ARQUITECTURA




LOS FABRICANTES DEL GENUINO
Frigidaire
Producto de la General Motors
OFRECEN con la misma calidad y garantía de todos sus productos:
COCINAS Y CALENTADORES ELECTRICOS
Los señores Ingenieros, Arquitectos y Propietarios, encontrarán en las Cocinas y Calentadores Eléctricos FRIGIDAIRE, características superiores en Funcionamiento, Durabilidad y Economía.
• Al proyectar sus obras, tenga en cuenta las ventajas que le proporcionan los productos FRIGIDAIRE.
Distribuidores Exclusivos:
Cía. Cubana de Refrigeración Eléctrica, S. A.
Oficios 106
Teléfono M-6506
La Habana.
GUSTOSOS ATENDEREMOS SU CONSULTA

FACHADAS DE TIENDAS POR KAWNEER



El renglón Kawneer es tan apropiado para la renovación o nueva construcción de fachadas, que proporciona una multitud de posibilidades al arquitecto para la modernización de tiendas detallistas. He aquí, por ejemplo, un tratamiento atractivo original de una farmacia. El diseño audaz del letrero y la vitrina de plena vista no puede sino atraer un mayor número de parroquianos dentro de este bello establecimiento.

Está interesado en ver nuestro inmenso y magnífico libro de tratamientos de fachadas de tiendas por Kawneer? Nuestro representante gustosamente le demostrará esta colección sobresaliente de exteriores de tiendas modernas sin obligación. **Escriba hoy mismo . . . Apartado 321.**

CABLE Y TELEGRAFO: "CEDOGAN"
TELEFONOS M-9010 - A-8791

Cía. COMERCIAL GANCEDO

(Casa Gancedo)

EFECTOS SANITARIOS Y FERRETERIA
ESPECIALIDAD EN BAÑOS DE COLORES





AZULEJOS DE TODAS CLASES
AVENIDA 10 DE OCTUBRE 120 y 122 (moderno) — LA HABANA



YESO MARCA:

CORONA Y YUMURI

F. DOMINGUEZ Y HNO.

FABRICA: CARRETERA VERSALLES K. 1 MATANZAS

OFICINA Y DEPOSITO:
SUBIRANA 261 - HABANA
APARTADO 903

U-4224

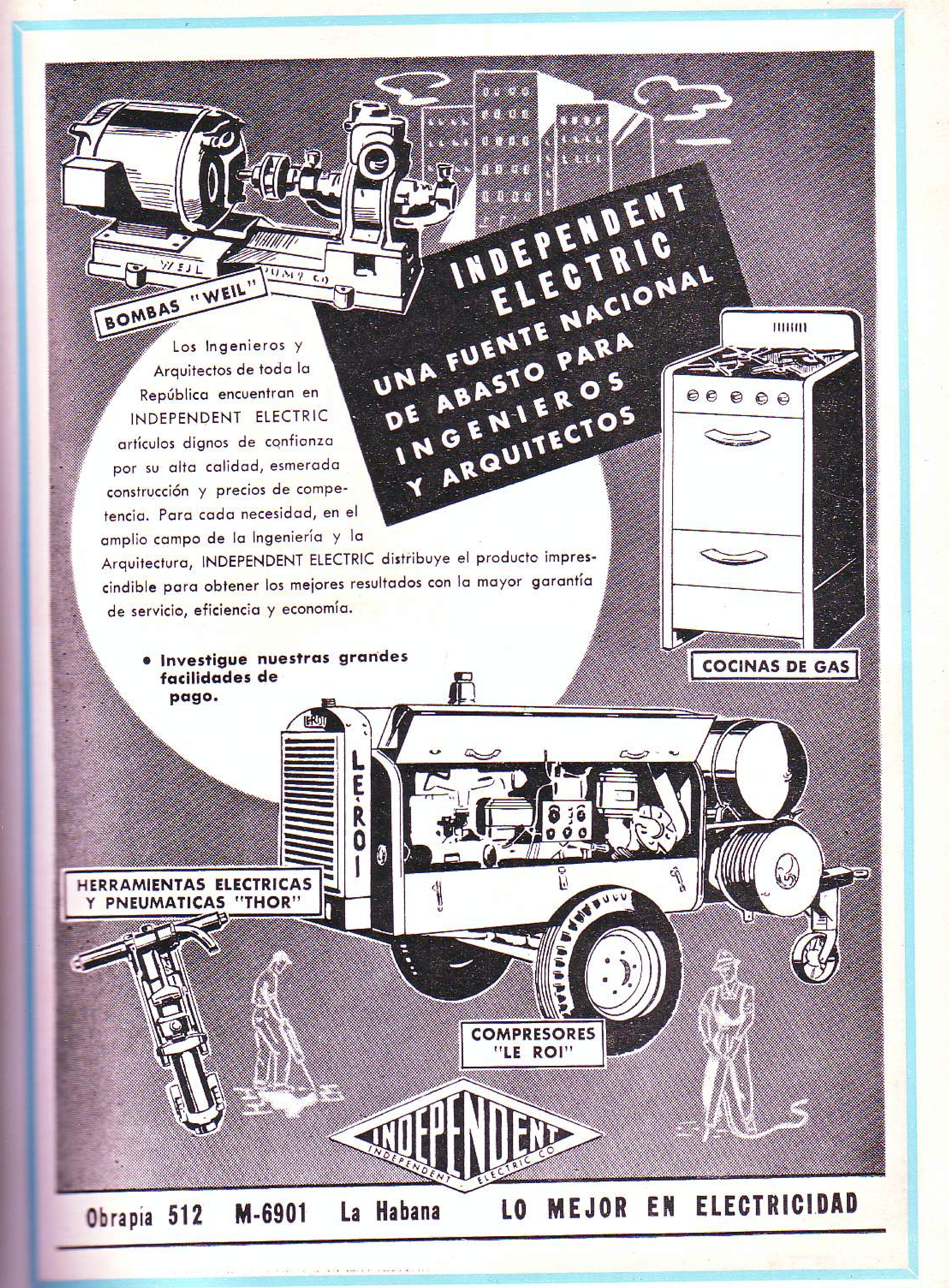


ALMACENES "CAGIGA"

MUGUIRA, FERNANDEZ Y CIA., S. EN C.

Importadores de Maderas, Ferretería y Materiales de Construcción

AVE. DE MEXICO (Cristina) 106 y 108 — HABANA — TELEFONOS M-1785 - M-3555


BOMBAS "WEIL"
INDEPENDENT ELECTRIC
UNA FUENTE NACIONAL DE ABASTO PARA INGENIEROS Y ARQUITECTOS
Los Ingenieros y Arquitectos de toda la República encuentran en INDEPENDENT ELECTRIC artículos dignos de confianza por su alta calidad, esmerada construcción y precios de competencia. Para cada necesidad, en el amplio campo de la Ingeniería y la Arquitectura, INDEPENDENT ELECTRIC distribuye el producto imprescindible para obtener los mejores resultados con la mayor garantía de servicio, eficiencia y economía.
• Investigue nuestras grandes facilidades de pago.
COCINAS DE GAS
LE-ROI
HERRAMIENTAS ELECTRICAS Y PNEUMATICAS "THOR"
COMPRESORES "LE ROI"
INDEPENDENT
INDEPENDENT ELECTRIC CO
Obrapía 512 M-6901 La Habana
LO MEJOR EN ELECTRICIDAD

COCINA DE GAS

Caloric

Moderna en cada detalle !

Desde $149.00

El sistema de ventas de MIRALDA, S. A., le facilita a Ud. instalar en su casa una cocina de gas CALORIC ULTRAMATICA lujosamente acabada en porcelana y con todos los requisitos modernos.

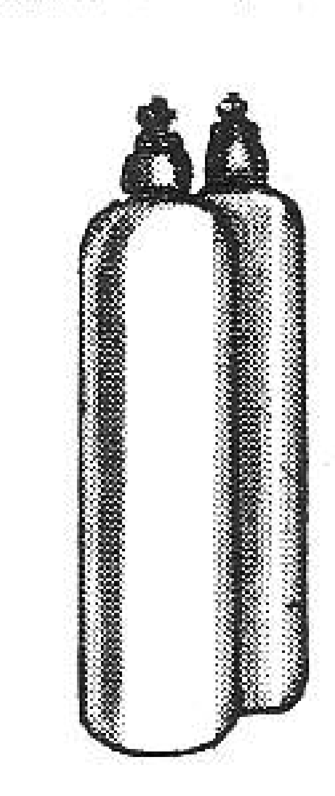
facilidades de pago

QUEMADOR "CALORIC" GARANTIZADO POR TODA LA VIDA

CON EL MARAVILLOSO QUEMADOR CALORIC DE 4 INTENSIDADES

Los quemadores CALORIC funcionan en 4 intensidades sin desperdiciar la más mínima cantidad de gas, proporcionando una gran economía.

Estos quemadores funcionan con una *doble entrada* de gas y de aire, que se controla combinada y separadamente, ofreciendo un control absoluto de temperaturas necesario para lograr comidas más sabrosas, más ricas en vitaminas y mejor cocinadas. Su durabilidad y funcionamiento tienen una garantía para toda la vida.



GAS EMBOTELLADO

Donde quiera que Ud. viva... puede instalarse una cocina de gas CALORIC. El servicio de gas embotellado es económico, rápido, eficiente y y de fácil instalación.

Para más informes visite o llame a MIRALDA, S. A.

Distribuidores para Cuba

Miralda, s.a.

HABANA

GALIANO No. 213
APARTADO 2085

TELEFONOS
A-8337 y M-1087



ARQUITECTOS..!
INGENIEROS..!
CONTRATISTAS..!
PINTORES..!
PROPIETARIOS..!
CANO
HORN
PRESENTAN
productos específicos para la
CONSTRUCCION, CONSERVACION, PROTECCION, REPARACION Y DECORACION DE
EDIFICIOS
residenciales, industriales, comerciales, públicos...
PISOS - TECHOS - IMPERMEABILIZACION
CONCRETO - PINTURAS - ESMALTES
BARNICES - LACAS
Más de 52 años dedicados exclusivamente a la investigación y fabricación de productos especiales para la construcción, respaldan la calidad y comportamiento de estos materiales.
Nuestro comercio tiene un sentido técnico de cooperación y servicio a los profesionales de la construcción.
PRODUCTOS
PARA LA
CONSTRUCCION
HORN
cano
horn
Infanta 657
Telfs. U-1089-U-3520 Habana
4060
CONSULTE UN ARQUITECTO O INGENIERO

Para evitar las contracciones del mortero

★ EMBECO ★

Es un agregado metálico en el que se utiliza el principio de *expansión* por *oxidación.* EMBECO ha sido aceptado definitivamente como un agente capaz de controlar y eliminar las contracciones en mezclas de cemento Portland.

USOS:

Colocación de:

- MAQUINARIA
- LOSAS
- TUBOS
- ACERO ESTRUCTURAL

Impermeabilización de:

- AZOTEAS
- SOTANOS
- CISTERNAS
- PISCINAS
- CIMIENTOS

y en general para reparar el hormigón.

★ ★ ★

Pídanos información detallada, sin compromiso.

CONCRETERA NACIONAL

Edif. La Tabacalera, Morro 158, Habana   Tel. M-5634-35

Los Arquitectos favorecen con sus compras a los señores comerciantes que se anuncia en las páginas de esta Revista.

ARQUITECTURA

REVISTA MENSUAL. ORGANO OFICIAL
DEL COLEGIO NACIONAL DE ARQUITECTOS

Director:
ARQ. JOSE MARIA BENS ARRARTE

Redacción: INFANTA Y HUMBOLDT — TELEFONO: U-6060
APARTADO DE CORREOS No. 1948

Administrador:
ARQ. ROLANDO CASTAÑEDA

AÑO XVII — LA HABANA, ABRIL DE 1949 — NUM. 189

SUMARIO

ACOGIDO A LA FRANQUICIA POSTAL COMO CORRESPONDENCIA DE SEGUNDA CLASE EN LAS OFICINAS DE CORREOS DE LA HABANA

EL PROFESOR GROPIUS EN LA HABANA

CARICATURA DEL PROFESOR WALTER GROPIUS, POR EL ARTISTA HERIBERTO PORTELL VILA.

HOMBRES DEL MOMENTO: WALTER GROPIUS

LO conocían muy pocos antes de llegar a La Habana, no serán muchos los que se preocupen por su presencia, mañana serán pocos a recordarlo. Nos estamos refiriendo a los profanos de la Arquitectura, aunque en cuestiones arquitectónicas no debiera haber profanos. Todos vivimos bajo su signo, aunque ahora menos que antes. Antaño la Arquitectura era la expresión más objetiva de la manera de vivir de los pueblos. La vivienda tenía relación directa con el paisaje, el clima, el oficio, la clase social, y el aspecto de la ciudad en la expresión general según cultura, vitalidad y destino.

Hoy el cosmopolitismo ha hecho universales las ciudades y de ahí el nuevo estilo llamado internacionalista. Porque nos estamos refiriendo al arquitecto alemán Walter Gropius, ahora profesor de arquitectura en la Universidad de Harvard y actualmente huésped de La Habana a invitación de la Escuela de Arquitectura de nuestra Universidad y a estímulo de los estudiantes.

Como hombre del momento, repetimos, pasará corporalmente pronto; pero su estilo ha de quedar entre nosotros impuesto por su poderosa personalidad y por el entusiasmo con que los futuros arquitectos cubanos estudian sus ideas y tratan de difundirlas.

Más que un hombre del momento actual es un hombre de nuestro más perdurable futuro.

(Cortesía del periódico "Alerta").

LA VISITA DEL PROFESOR WALTER GROPIUS A LA HABANA

Por VICENTE A. DE CASTRO

LOS JOVENES ARQUITECTOS CUBANOS SON REBELDES A LOS CANONES ACADEMICOS

Se encuentra en La Habana el Profesor Gropius, de fama internacional y gran creador. Con ese motivo ofrecemos nuestras columnas al siguiente trabajo de colaboración del Sr. Vicente A. de Castro, secretario de Relaciones Exteriores de la Escuela de Arquitectura y uno de los más decididos admiradores de la obra del distinguido visitante. En el mismo expresa el profesor doctor Gropius que "el secreto del éxito es coordinar construcción y diseño con la economía."

El sábado 2 de los corrientes llegó a La Habana el doctor Walter Gropius, reconocido universalmente como una de las tres figuras más destacadas de la Arquitectura en el Hemisferio Occidental.

El doctor Gropius es profesor de la famosa Universidad de Havard.

Ayer precisamente tuve el gusto de lograr encontrar a nuestro distinguido visitante charlando con un grupo de estudiantes de arquitectura de la Universidad de La Habana. Esta reseña es un reportaje de mi entrevista con el genial arquitecto alemán y antinacista.

Me informa que es su primera visita a Cuba y que se debe a una invitación de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de La Habana, a petición de los alumnos de la misma, quienes han demostrado una intensa admiración por sus ideas progresistas en arquitectura.

Refiriéndose a los estudiantes de arquitectura de La Habana dice: "Los encuentro muy ansiosos por aprender. Esto envuelve un bello movimiento mundial entre los jóvenes, que en su temprana edad son rebeldes a seguir ideas preconizadas por los viejos cánones académicos."

Agrega que le ha impresionado el colorido de las alegres fiestas carnavalescas, especialmente las comparsas, encontrando al cubano muy distinto del norteamericano por el gran gusto que le tiene a vivir la vida.

A mi pregunta sobre cuál era su opinión sobre nuestra arquitectura criolla, contesta:

"La arquitectura cubana tiene un tradicionalismo, heredado de la época colonial: los portales y las galerías con arcadas. Me ha llamado poderosamente la atención las combinaciones de cristales de distintos colores en los ventanales de los edificios coloniales genuinos.

"También he encontrado, al igual que en México, que entre ustedes prevalece la idea de que una plaza es el lugar de reunión de todo el mundo; pasean, hacen el amor, etc., impera un romanticismo muy propio de los latinos."

Contestando a una pregunta de los estudiantes de arquitectura sobre si existe diferencia entre los arquitectos norteamericanos y cubanos, responde:

"Creo al arquitecto cubano, al igual que al europeo, capacitado para poder hacer las tres cosas básicas en la arquitectura: diseñar, construir y poder coordinar construcción y diseño con la economía. El arquitecto norteamericano, en cambio, solamente diseña y un constructor ejecuta la obra."

Otra de las cosas de La Habana que ha llamado la atención al doctor Gropius es la concepción de magnitud en escala usada en los distintos edificios. Y se expresa así:

"Con el gran clima de Cuba, se puede cultivar una multiplicidad de variedades de flores y usar éstas para humanizar la maquinaria de la vida, dándole una sensación más grata en colorido.

"Respecto al comentario de ustedes sobre la dificultad de hacer arquitectura y mantenerse dentro del costo limitado que quiere el cliente, creo que efectivamente es difícil; pero el arquitecto debe saber convencer al cliente de que la diferencia de más de unos pesos le traerá, al finalizar la obra, más comodidad, quedando así recompensado el desembolso.

"Hoy día es imposible predecir exactamente cuál va a ser el precio final de un edificio. Esto es debido a la fluctuación de precios de los materiales durante la pasada guerra y después de ella.

"Cuando la industria ponga en el mercado abundante material prefabricado será mucho más fácil construir; pues hoy, con la diversidad de materiales variados mal empleados, va a llegar el momento en que sea difícil encontrar la puerta de entrada de una casa.

"Un arquitecto para hacer una residencia a un cliente tiene que conocer la personalidad de éste, sus costumbres, sus ideas, su familia, tiene, podemos decir, que convivir con él para poder hacer algo que valga la pena, y aunque el cliente se encapriche en algunas ideas, el talento del arquitecto resalta en alguna característica.

"*El arquitecto es el coordinador de la obra; por* ejemplo, en un edificio como Radiocentro es imposible que pueda conocer ampliamente todos los aparatos y ténica de instalación de los mismos: entonces le es necesario la cooperación de especialistas en la materia."

Habla luego de la necesidad de visitar los lugares donde va a situarse el edificio, ya que no se puede diseñar el mismo en el tablero de dibujo sin conocer previamente el lugar.

"Construir en un viejo estilo, aunque sea el diseño una perfección, y tener que apretar las necesidades dentro del edificio a consecuencia de usar arquitectura contemporánea, no es arquitectura, es arqueología.

"Ustedes me preguntan especialmente sobre Le Corbusier y Mies Van Der Roche; pues bien, el primero tiene posiblemente una mente más rica que el segundo. Mies Van Der Roche, figura principal del Instituto de Diseño de Chicago, ha conseguido una arquitectura pura, evitando el enclaustramiento."

Recomienda el doctor Gropius dos libros a los estudiantes que le rodean: "Tiempo, espacio y arquitectura" y "Mechanization Takes Command", ambos de Giedion.

Cree que la televisión todavía no está suficientemente desarrollada para poderse usar entre grandes distancias. Nos dice que ya este punto fué ampliamente enfocado por él en una visita que hizo a Inglaterra.

El grupo de estudiantes que acompaña al doctor Gropius me invita para visitar la exposición, que en el tercer piso de la Escuela de Ingenieros y Arquitectos de la Universidad de La Habana está abierta al público en horas del día.

Esta exposición es de fotografías de todos los principales trabajos del profesor Gropius durante su vida, e indudablemente resultará sumamente interesante, no sólo para los arquitectos y estudiantes, sino para el público en general.

CHARLA CON WALTER GROPIUS

Por el Arq. MANUEL CARRERA

CON un grupo de compañeros, tuve el gusto de charlar, en la mañana del día 3 de Abril, en el Hotel Nacional con el Arquitecto W. Gropius.

La charla se desarrolló en forma amena, e interesante. La personalidad de nuestro colega reune además de todas las facetas brillantes que su gran ejecutoria le conceden sin discusión, por el carácter renovador de sus muchas e importantes obras, la de la modestia, en su mejor forma, que me parece interpretar como el olvido del "ego" personal, muy difícil de conseguir y que tenemos el gusto de valorar y encontrar unida en aquellas personas que como Gropius, llegan a dominar no sólo el arte o la ciencia a que se dedican sino también, su propia naturaleza.

Me pareció Gropius muy interesado en exponer las ventajas de la cooperación sobre anchas bases de compañerismo y de aplicación de las mejores facultades de cada uno; así preguntó por el C.I.A.M., en Cuba —creo que se escribe así—poco sé de este movimiento, pero lo he oído nombrar por algunos compañeros como una reunión de elementos afines de nuestra profesión con ánimos de ampliar conocimientos, investigar materiales, ofrecer discusiones de Proyectos, etc., o sea una "Cooperativa Intelectual"—con comités en todo el Mundo.

Gropius expresó que el movimiento tenía demostrada su razón de existir que ha habido dificultades en algunas partes del Mundo para que dicha agrupación rindiera la labor constructiva y de mejoramiento social y de la profesión, pero que éstos eran casos aislados y que habría que volver a empezar siempre, hasta que se lograran resultados positivos. Que era natural que se crearan resentimientos y fricciones porque la naturaleza humana estaba compuesta de vanidad y otros componentes que son los que provocan las rencillas y demás. Propuso que se siguiera gestionando el funcionamiento de la C.I.A.M., y que atacara problemas de interés para la ciudad, que se limitara primero a problemas locales para obtener resultados prácticos, que algunos problemas eran demasiado grandes para atacarlos de conjunto, de una vez. Aconsejó que que en la reunión de estos tipos de Comités habría que sacrificar mucho el "ego" personal de cada uno en bien de la cooperación y del éxito del conjunto, que cada hombre hiciera aquello que le era más de su especialidad, más de su gusto.

En el curso de la charla se suscitaron varios temas de los cuales recuerdo alguno como éste:

Sr. Gropius: Vd. cree que en el caso de que sea necesario por la presentación del espacio en superficies lisas, se deben ocultar las vigas del hormigón reforzado dentro del grueso de la placa, a pesar de lo costoso de hacer refuerzo a compresión con el acero?

Hay tres cosas importantes en una obra: la estética, la práctica constructiva y la economía y las tres hay que tenerlas en cuenta. El Arquitecto debe proceder desarrollando el Proyecto teniendo en cuenta estos tres factores. Si alguno tiene que sufrir a expensas del otro puede hacerlo pero con conciencia de que es así por circunstancias del diseño, y no dejarlo al azar.

Si un Arquitecto sabe convencer al propietario que una solución más costosa que otra, le va a representar ciertas ventajas, sean éstas de orden material o estético debe procurar hacerlo. De todos modos, dijo Gropius, la presión por hacer las cosas dentro de la máxima economía siempre va a ser muy fuerte y esto obligará al Arquitecto a usar su imaginación lo más posible para obtener los mejores resultados dentro del máximo de economía. Que además era posible, por medio de las superficies de terminación de los espacios que crea la Arquitectura, hacer aparecer éstos de un modo o de otro, por ejemplo un salón con una pared pintada de amarillo nos la acerca, si se pinta de azul nos la aleja, así cuando más adelante se vayan conociendo mejor las maneras de hacer aparecer de un modo o de otro los espacios se irá logrando la composición espacial que se desee.

En otros tiempos, por ejemplo, el templo Griego se construía con un solo material y entonces todas las formas estaban relacionadas con los materiales, se traducía la construcción en la composición final y no quedaba nada oculto, en nuestros tiempos son muchos los materiales que componen la obra y generalmente los materiales de terminación son otros, quedando las cabillas de refuerzo, el concreto, los ladrillos, etc., recubiertos por el "stuco" o el repello, por lo tanto, es el criterio del Arquitecto lo que debe decidir lo que más conviene y esto naturalmente de acuerdo con las posibilidades del cliente.

Hay casos que pueden considerarse de "laboratorio", pero debe explicarse así al cliente, que se va a experimentar y que por lo tanto el resultado puede costar más, pero también puede lograrse una obra más interesante.

Otra de las preguntas fué:

Sr. Gropius: Vd. ha hecho más bien Arquitectura de formas que se destacan de la naturaleza por su geometría y otros Arquitectos como Frank Lloyds Wright más bien hacen los diseños que se "mezclen" con la naturaleza?

Creo que las cosas hechas por el hombre tienen formas geométricas porque así lo requiere la práctica construtiva, mientras en la naturaleza los árboles se inclinan y cambian de formas por los agentes exteriores como el viento y el sol, las obras del hombre tienen por la naturaleza propia de su ejecución que tener formas geométricas definidas, eso no quiere decir que dichas formas no se aprovechen lo más posible de los accidentes del terreno sacándoles el mayor partido posible tanto por las ventajas estéticas que se pueden derivar de esto como por las realidades económicas.

En el Japón a pesar de usar troncos o ramas de árboles con sus formas naturales como postes, en la ejecución de la obra, sin embargo siguen la línea recta en todas sus construcciones.

Referente a la prefabricación se le preguntó:

Ud. cree que la prefabricación traerá una era de casas monótonamente iguales que se puedan pedir por catálogos?

Me parece, que la prefabricación no será una revolución en que de un día para otro el mercado se encontrará invadido por casas prefabricadas, sino más bien "evolución" en que poco a poco y cada día más, se irán produciendo en los talleres "unidades modulares" y que corresponderá al ingenio creador del Arquitecto el usar esas unidades acopladas en distintas formas y soluciones, según el caso lo requiera, por lo tanto lejos de producirse esa monotonía de formas iguales es muy probable que aun se amplíe más el campo de formas nuevas, según las necesidades que van a llenar, y que la ciencia en su continuo batallar irá concretando para añadir mayor confort al uso de los edificios. Si no veamos el caso de la gran diversidad de productos y formas que se presentan en nuestra época maquinista, mucho mayor que las formas y productos de épocas anteriores del trabajo manual. El proceso renovador humano no niega el progreso que es la máquina, ni ésta estropeará la belleza por sacar las cosas a troquel, éstas seguirán inspirando el arte siempre que sigan las manos creadoras del hombre moviendo con genial anhelo de superación y "hambre de belleza" las ruedas dentadas, las poleas y el mecanismo técnico de nuestras maquinarias.

Puede que en algunas épocas de la conquista que es la civilización, aparezcan trastocados los papeles y se vea al hombre esclavo de la máquina, pero esas son épocas de desaliento, de materialidad, en que el espíritu cansado de crear descansa para siempre, vuelve el impulso vital por sus fueros propios y el carácter independiente del genio creador vuelve a crear y evolucionar y entonces es la máquina la que queda como un pedazo de chatarra en el polvo del camino, y vuelven nuevas formas y nuevas máquinas a interpretar y cautivar la imaginación del hombre en un continuo devenir en que siempre la marcha es en una misma dirección sin volver a pasar por el mismo sitio.

Gropius abordó el tema de la homogeneidad de las construcciones antiguas, diciendo que el Arquitecto debía proyectar con vista al lugar en que proyectaba para conocer los Edificios antiguos y no hacer algo que por sus materiales y formas no armonizará con el conjunto. Me pareció entenderle esto al Arquitecto Gropius. Citó el caso de una capilla en Siena, Italia, que habría sido comenzada en estilo Gótico y suspendida su construcción a la mitad de la obra quedando los pilares de forma gótica por la mitad de su altura, siendo continuado el trabajo varios siglos después por Arquitectos renacentistas con un sentido tan propio que a pesar que lo terminaron con el Estilo del Renacimiento, el profano en estas cosas no encuentra mal el conjunto. Recuerdo que Richard Neutra dijo algo similar aquí, que se resumía en que no importaba que en una misma obra hubiera varios estilos, de varias épocas, sino que lo importante era que cada obra refleje verdaderamente lo mejor de su época, estuviera construída de acuerdo a las formas y materiales de su tiempo.

Creo que es derecho y deber de cada época el expresar su "mensaje" con sus propias formas y materiales, pues cada generación contribuye así al Archivo de las soluciones Arquitectónicas, y es en el taller anímico de cada ser, donde se fraguan las soluciones espaciales que aportan nuevas formas y soluciones al Mundo de la Arquitectura.

Preguntado que cuál era su opinión de un trabajo de restauración en que se usaban pilares y arcos de hormigón reforzado dentro de otros de piedra, dijo que era un trabajo de Arqueología para preservar las formas existentes de una Arquitectura que por sus tradiciones era digna de conservarse, pero que no se podía llamar Arquitectura. La tradición debe conservarse en aquellos casos en que las formas y soluciones de otros tiempos sean aún prácticas y aceptables en los actuales, por ejemplo: las manzanas rodeadas de arcadas. Es muy grato poder ver las plazas de algunos pueblos latinos rodeadas de arcadas en sus cuatro costados, en dichas plazas el público sale por las noches y durante el día a tener un rato de agradable esparcimiento, creo que las formas tradicionales, cuando son útiles deben seguir teniendo su vigencia y no ser desechadas por el mero hecho de que ya han sido usadas.

Uno de los compañeros preguntó:

Cuál es la diferencia entre Arquitectura Orgánica e Inorgánica?

Orgánico es todo aquello que se produce con una ordenación en que entran y se tienen en cuenta todos los factores del problema y sin dejar ninguno.

Arquitectura Orgánica será aquella en la cual al imaginar y componer los espacios, que forman la obra, especificar los materiales, la clase de aberturas, los servicios mecánicos del Edificio, como agua, luz, aire acondicionado, tubos de basuras, circulación vertical mecánica por elevadores, etc., se han ido colocando las cosas por una concatenación articulada de causa y efecto en que todos los factores se tienen en cuenta, el estético, la práctica constructiva, el económico y los servicios mecánicos de manera que el todo forme una unidad integral, con el contraste armónico de cosas distintas, pero que así ordenadas sirven y satisface para las necesidades que fueron creadas, como en un organismo vegetal o animal cada órgano tiene una función que completa el conjunto unitario que es vivir, crecer y perpetuar la especie.

Arquitectura inorgánica es aquella que ha sido concebida en una o varias de sus partes entre sí, pero que no ha tenido en cuenta todos los factores, así vemos Edificios que aparentemente tienen una presencia agradable, pero que cuando lo examinamos en detalle vemos que el exterior no fué concebido lógicamente con el interior y que no hay una relación armónica de una a otra parte. Esto me recordó el libro "The Rountainhead" donde en alguna parte se expresa una idea similar, en que el protagonista, Howard Boarl, dice que los edificios tienen vida propia, con una idea central dominante, que les da forma de dentro afuera, en que el conjunto es una unidad básica pensada acoplando todos los detalles para lograr la solución más bella posible, la más verdadera y la más económica.

Muy agradecidos por su gentileza y amabilidad en charlar con nosotros sobre temas tan importantes para nuestra profesión, tratados con la maestría natural de quien domina ampliamente eso que tiene tantas facetas y tantos puntos de vista que se llama Arquitectura, nos despedimos hasta la próxima ocasión del Arquitecto Walter Gropius... y del lector que nos honra hasta aquí con su lectura.



EL PROF. GROPIUS RODEADO DE LOS CATEDRATICOS DE LA UNIVERSIDAD DE LA HABANA, WEISS, SOTO, RUANO, CAPABLANCA Y UN GRUPO DE ESTUDIANTES DE ARQUITECTURA.

LA CONFERENCIA DE GROPIUS EN EL COLEGIO DE ARQUITECTOS

DISCURSO DE PRESENTACION POR EL ARQ. JOAQUIN WEISS

CONSTITUYE para mí un honor, el más alto que me haya cabido en razón de mi cargo de Decano de la Facultad de Arquitectura, el presentar a ustedes al eminente arquitecto y profesor, de renombre universal, Walter Gropius. Dada la categoría de nuestro visitante, aquí debería lógicamente terminar mi misión en este acto; creo conveniente, sin embargo, agregar unas palabras explicando las circunstancias que determinaron la estancia del profesor Gropius entre nosotros, a la vez que destacando los aspectos más salientes de su personalidad profesional.

Cuando hace aproximadamente un año nuestra Facultad decidió revisar una vez más su orientación programática y pedagógica, a fin de mantener su eficacia frente a los cambios constantes y progresivos que se han venido manifestando en el campo profesional, surgió entre los primeros el nombre de nuestro ilustre huésped, como una de aquellas personas mejor calificadas para asesorarnos en esta tarea, que aspirábamos a realizar del modo más concienzudo y concluyente que fuera posible dentro del marco de nuestras posibilidades.

Y pensamos en él no sólo por sus altas calificaciones en el campo profesional y docente, sino porque estimábamos que el contacto directo con el hombre que ha jugado un papel tan importante en el génesis y desarrollo del movimiento arquitectónico contemporáneo habría necesariamente de constituir el más genuino estímulo y la mejor contribución al afán de superación de profesores y alumnos, jóvenes y viejos.

Pero tan alto lo colocamos en nuestra estimación que no creimos posible alcanzarlo; y aunque tanto deseábamos su venida, valga la paradoja, no nos atrevimos a formular una invitación concreta, en espera de una oportunidad para establecer con él un contacto más directo y eficaz. Considerábamos los intereses que lo atarían tanto a su ejercicio profesoral como a su práctica profesional, y dimos por descontado que por mucho deseo que tuviese de complacernos, su venida a esta ciudad estaba de momento fuera de nuestras posibilidades.

El Destino, sin embargo, habría de proporcionarnos este contacto, de un modo hasta cierto punto inesperado. El verano pasado tres alumnos de esta Escuela que pasaban sus vacaciones en los Estados Unidos recibieron el encargo de sus compañeros de visitar a Gropius y llevarle un mensaje de salutación y de admiración en nombre del estudiantado cubano. Querían saber, de boca de sus propios compañeros, cómo era y cómo pensaba este gran pionero de la arquitec-

tura contemporánea, y, si era posible, recibir de él algún mensaje de orientación, alguna palabra de estímulo... Gropius no sólo recibió a los jóvenes visitantes con la mayor cordialidad, sino que tuvo con ellos múltiples atenciones durante su estancia en Boston. Casi no podían creer, tres modestos estudiantes cubanos, que tuviesen frente a ellos, sacrificándoles su tiempo y prodigándoles cortesías, a una de las más altas figuras de la arquitectura contemporánea. Con un poco del natural arrojo juvenil y estimulados por tan afable acogida, se decidieron a formular lo que estaba latente en el ánimo de todos; una invitación para que en la primera oportunidad visitara nuestra ciudad y su Escuela de Arquitectura. Y con la sorpresa y la satisfacción consiguientes, escucharon al profesor Gropius aceptar la invitación, del modo más espontáneo y desinteresado, a reserva únicamente de que fuese ratificada por nuestra Facultad, como lo fué inmediatamente con el mayor beneplácito. Nada más elocuente que este episodio de Gropius y nuestros muchachos para destacar su sencillez, su generosidad y su humanidad, cualidades qua a menudo adornan a los hombres verdaderamente grandes.

Walter Gropius comenzó a ejercer independientemente en 1910, profundamente convencido de la importancia que tenían para la arquitectura, como factores morfogenéticos, dos grandes realidades de la época contemporánea: Una, el tránsito que había tenido lugar de la producción manual a la mecánica o maquinista; otra, la nueva técnica estructural, que tendía a abolir al muro como elemento de soporte.

Llevando sus premisas a la práctica, realizó al siguiente año el edificio industrial de la FAGUS en Alfeld, una obra ya enteramente revolucionaria en estructuración y expresión, destinada a marcar el comienzo de una nueva época en la arquitectura. Los principios generales a que obedecía el diseño de la Fagus fueron inmediatamente aplicados y perfeccionados en los más diversos programas arquitectónicos, como en el edificio de administración de la exposición de la Werkbund en Colonia y en el Teatro Municipal de Jena, ejecutados todavía con Meyer; y en la Bolsa del Trabajo de Dessau y en las colonias obreras de Dassau y de la Siemens en Berlín, realizadas por sí mismo, alcanzando su culminación en el edificio que construyó para la Bauhaus al ser trasladado en 1925 a Dessau. Sus obras han logrado plasmar de tal modo los ideales constructivos y estéticos de nuestra época que rápidamente han formado "escuela", al punto que por primera vez en la Historia de la Arquitectura un estilo o modalidad determinados ha alcanzado completa universalidad.

Tan importante como sus obras arquitectónicas ha sido la labor de Gropius en la enseñanza de las artes industriales y de la arquitectura. Después de la Guerra Mundial No. 1 le fué confiada a Gropius la dirección de la Escuela de Artes y Oficios de Weimar, a cuyo frente había figurado el distinguido arquitecto belga Van de Velde, que por sí mismo había indicado a Gropius como sucesor suyo. Habiendo obtenido amplias facultades para la reorganización de dicha Escuela, concibió y llevó a cabo su refundición con la Academia de Bellas Artes de Weimar (1919) logrando de este modo la realización de una idea mucho más amplia, la creación de lo que pudiéramos llamar "una escuela superior de diseño", que recibió el nombre de *Das Estétilche Bauhaus Weimar.*

La organización y funcionamiento de esta novísima institución obedecía a otra muy arraigada convicción de Gropius, a saber, que el arquitecto no puede esperar realizar sus ideas a no ser que logre influir sobre las industrias de su país de modo que surja una nueva escuela de diseño. Y así la Bauhaus tenía como finalidad proveer el gran ejército de colaboradores y asistentes que, a veces anónimamente, cooperan con el arquitecto al logro de un fin común.

Walter Gropius es un "funcionalista", pero un funcionalista para el cual el énfasis en la función estructural de la arquitectura y la concentración en soluciones concisas y económicas representan sólo el aspecto puramente material del cual depende el valor *práctico* de la nueva arquitectura. Pero hay otro aspecto, la satisfacción estética del alma humana que es tan imperativo como el primero. De igual modo considera Gropius más importante que la economía estructural y su énfasis funcional en la arquitectura, el avance intelectual que ha hecho posible una nueva concepción espacial. Pues mientras que la *construcción* es cuestión simplemente de materiales y métodos, la *arquitectura* implica el dominio del espacio.

Arquitecto, profesor, urbanista, a la vez técnico y artista de las más altas calificaciones, abarcando en su práctica profesional desde las más amplias esferas de la composición hasta los más pequeños detalles, Gropius simboliza en nuestro gran movimiento arquitectónico contemporáneo a aquellas grandes figuras del Renacimiento en Italia para los que existía un solo *arte,* y lo ejercían con esa convicción profunda y ese entusiasmo generoso a los que debemos el "Duomo" de Florencia, el palacio Farnesio, la basílica de San Pedro, y tantas otras creaciones imperecederas.

Tal es el hombre que, confiriendo un honor sin precedentes a nuestra Escuela de Arquitectura y a nuestra clase profesional, se encuentra hoy entre nosotros, para tratar un tema de palpitante actualidad.

Acto seguido el Profesor Gropius improvisó una muy brillante conferencia urbanística, de la cual reproducimos la reseña que publicó en el periódico "Información", nuestro amigo el intelectual Rafael Marquina.

LA CONFERENCIA DE WALTER GROPIUS

Por RAFAEL MARQUINA

1) Ante todo: la arquitectura "moderna" sigue siendo, lo es plenamente, la "nueva" arquitectura. Perogrullada que en algunas otras disciplinas estéticas ha derivado o está derivando hacia la incongruencia de una paradoja peligrosa. Es decir: no todo lo moderno es nuevo ni—y esto es más grave—todo lo "nuevo" es moderno.

2) En ambos continentes, el antiguo y el moderno, el viejo y el joven, Walter Gropius tiene muy bien ganado lugar cimero entre los creadores e impulsores de la evolución a cuya virtud la arquitectura ha renovado sus objetivos, sus técnicas y sus valores. Walter Gropius entiende la arquitectura fundamentalmente como un experimento de la felicidad. Todo ella concuerda o ha de concordar en el esfuerzo de procurarle al hombre, en servicio social imperativo, la mejor ma-

nera de armonizar con las circunstancias exteriores, materiales y ambientales, las íntimas apetencias, las satisfacciones a que tiene derecho. Es decir, en cierto modo, la arquitectura, con natural tendencia al logro de sus aspiraciones específicas, tiende a estructurar la vida humana en un orden de eficacia, de belleza y de provecho.

3) Ultrapasa así la arquitectura (y puede comprobarse en la que lo mismo da llamar "nueva" que "moderna") los límites que antaño la reducían de ámbito, la recortaban de concepto, la disminuían de finalidad. De ciencia de la construcción se ha convertido en arte de vivir, en filosofía vital. Le cabe en su perímetro la vida entera. Lo cual es de una lógica bellísima: ¿Por ventura la casa no es la vida entera del hombre? Debe serlo, si la arquitectura asume a cabalidad la total y genuina significación que la justifica.

4) La genialidad de Gropius—de la escuela arquitectural moderna—se afirma en el esfuerzo (en los muchos logros)—de dar estructura racional, idónea eficiente, a la casa del hombre, a la ciudad del hombre, no según meros criterios estéticos y científicas teorías estructurales, sino en función, al mismo tiempo, de las realidades epocales, de las labores diarias, de las preocupaciones espirituales del hombre. Por eso, Gropius en su ciencia y en su tarea, no se limita a la consideración y estudio y fabricación de la casa, sino que —por eso puede llamársele urbanista—se preocupa de la colectividad. El hombre en su casa es un miembro de una colectividad, de una más grande casa en la que ha de "vivir". Gropius y la nueva arquitectura con él, se preocupa de esta exigencia y la convierte incluso en centro y eje de la arquitectura. Por eso, en cierto modo, se le puede llamar también sociólogo. (Pero ¡por Dios! que la Sociología no se apodere "también" de esto.)

5) El universo de nuestra vida es el producto de nuestras limitaciones, ha dicho Aldous Huxley. Podríamos definir, en el campo profano de nuestra incompetencia, la arquitectura, o por lo menos el espíritu que la anima, como una adaptación de esas limitaciones para que, sin mengua de lo universal, así metido en ella, la vida humana se desarrolle en su propio universo.

6) Dos fundamentales realidades parecen inspirar y regir y condicionar la ciencia arquitectónica según el nuevo concepto a que obedecen las teorías y las obras de Gropius: el nuevo ritmo impreso a la vida por la dictadura maquinista y la necesidad consiguientes de adaptar la vida a nuevas realidades. Y en el orden técnico, la idea de un servicio más que de una estética (aunque sin olvidar que todo debe lograrse con belleza), y la tendencia a la supresión del muro.

7) En síntesis, y hasta donde puede un profano en la materia entender, tales son los fundamentos de las teorías expuestas por el insigne arquitecto Walter Gropius en la conferencia que, auspiciada por la Escuela de Arquitectura de la Universidad de La Habana, dictó en el local del Colegio de Arquitectos ante una numerosísima concurrencia que la aplaudió largamente.

8) Interesantísima desde todos sus ángulos, la conferencia de Gropius, ilustrada con impecables proyecciones en la pantalla (edificios, calles, proyectos y planos) abrió con una precisión que a veces resultaba emocionante, amplios horizontes. Un mundo futuro emergía prometedor y resuelto. Pero a menudo aludía vagamente el ilustre disertante a las rémoras y las rutinas y las codicias que se oponen a la transformación que en el orden de la vivienda y de la ciudad, y a que cuaje rápidamente en realidad venturosa el nuevo orden. Incluso habló concretamente de "los intereses de los egos" retardatarios y oponentes.

9) Nos pareció entender que para Gropius lo más necesario, lo más urgente, en un orden general de rectificaciones inmediatas y de creaciones nuevas es la coordinación, la fusión estrecha y funcional, de todos los elementos que concurren y colaboran en la arquitectura y el urbanismo. Trabajo en común y bajo una unidad de concepción, atendiendo a las realidades de la vida contemporánea y las necesidades y derechos de la criatura humana.

10) El núcleo genitivo, la primera célula, por decirlo así, de la vasta concepción de Gropius es la que él llama "unidad vecinal", grupo de viviendas para comunidades reducidas donde los habitantes tienen a "distancia de peatón" sus talleres, teatros, iglesias, etc., y en lo posible, en los alrededores, campos de producción agrícola. En este punto fué detallista y minuciosa la conferencia de Gropius. Y abundó en datos y estadísticas, en consideraciones técnicas, urbanísticas y sociológicas. Hasta tal punto está trabada en cohesión perfecta la complejidad de la vida en una concepción de "unidad vecinal" que Gropius, al planearla y al realizarla, tiene en cuenta incluso el sistema político y administrativo que habrá de ejercitarse en ella.

11) Se detuvo también en el tema de las casas prefabricadas ilustrando sus explicaciones con ejemplos muy persuasivos. Fué un complemento, en cierto sentido del examen un poco severo a veces, y un poco humorístico otras, de los diversos sistemas con que se ha pretendido resolver, mediante construcción de barrios enteros, el problema de la vivienda. La mejor solución parece ser, según Gropius, la unidad vecinal que permite al hombre las satisfacción de todas las necesidades y de todos los placeres.

12) Naturalmente, la notabilísima conferencia se proyectó en muchos momentos hacia multitud de problemas técnicos o anexos, tratados con la magistral autoridad que el conferenciante tiene bien acreditada. Las alusiones, aun reduciéndolas a sequedad esquemática, harían demasiado extensa esta crónica que no tiene más pretensión que la de aludir a algunas ideas generales y algunos conceptos definidos y definidores.

13) El arquitecto Gropius fué presentado al numeroso auditorio por el Decano de la Escuela de Arquitectura, el prestigioso arquitecto Weis. En unas cuartillas y después de explicar las gestiones que han culminado en la presencia de Gropius entre nosotros, el señor Weis supo resumir con certero tiro subrayador la obra gigante y transcendente de nuestro huésped ilustre.

14) No pudimos, sin duda, los oyentes profanos —abundaban más, naturalmente, los que no lo eran— penetrar y ahondar suficientemente en la exposición y el sentido y la cabal comprensión de las teorías y las explicaciones de Walter Gropius; pero nos quedó a todos, sin duda, la certeza de la genialidad de sus concepciones, el convencimiento de que la nueva arquitectura es algo más que una ciencia y que un arte: una manera de resolver la vida humana en un mundo mejor, donde la casa sea morada de la felicidad.



EDIFICIO PARA LA CAJA DE JUBILACIONES Y PENSIONES DEL COLEGIO PROVINCIAL DE ARQUITECTOS. PUENTES, BONICH, FRANKLIN Y VASCONCELOS, ARQUITECTOS.

LA CAJA DE JUBILACIONES Y PENSIONES DEL COLEGIO DE ARQUITECTOS

LA Junta de Directores de la Caja de Jubilaciones y Pensiones del Colegio Provincial de Arquitectos de la Habana, que actualmente rige los destinos de la misma está formada por los Arquitectos siguientes: Enrique Cayado y Chil, Presidente; Luis Bonich y de la Puente, Vice-Presidente; Roberto L. Franklin Acosta, Secretario; Carlos Gómez Millet, Vice-Secretario; Armando Puentes Castro, Tesorero; Ricardo E. Franklin Acosta, Vice-Tesorero; Joaquín Bosch y Avilés, Contador; Fernando de Zárraga y Moya, Vice-Contador.

Los señores Directores Suplentes son los siguientes: Francisco Valliciergo Simón, Luis Echeverría Perdomo, Delfín Molins-Pi, Enrique A. Peláez O'Campo, Miguel A. Hernández Roger, René Echarte Mazorra, Emilio Vasconcelos Frayde y Herminio Lauderman Martínez.

La Caja de Jubilaciones y Pensiones del Colegio Provincial de Arquitectos de la Habana, tuvo su primera Directiva en Enero de 1943, bajo la Presidencia del Arq. René Echarte Mazorra, y desde entonces, todos los directores han trabajado intensamente para poder llenar su cometido que no es otro que abonar pensiones a los familiares de los Arquitectos fallecidos.

Por eso es que se ha tenido que invertir el capital existente, formado por los aportes de los arquitectos, a fin de no consumir el capital para pagar las pensiones.

Una de las inversiones más importante que ha hecho esta Caja es la construcción de un edificio de 10 plantas para Oficinas y Apartamentos, junto al Colegio Provincial en la calle Infanta y Humboldt, cuyo presupuesto se ha estimado en $352,000.00 y que se espera esté acabado en Julio del presente año.

Dicho edificio rentará aproximadamente $40,000.00 anuales que en unión de los intereses de valores e hipotecas creemos que bastará por unos años para abonar las pensiones.

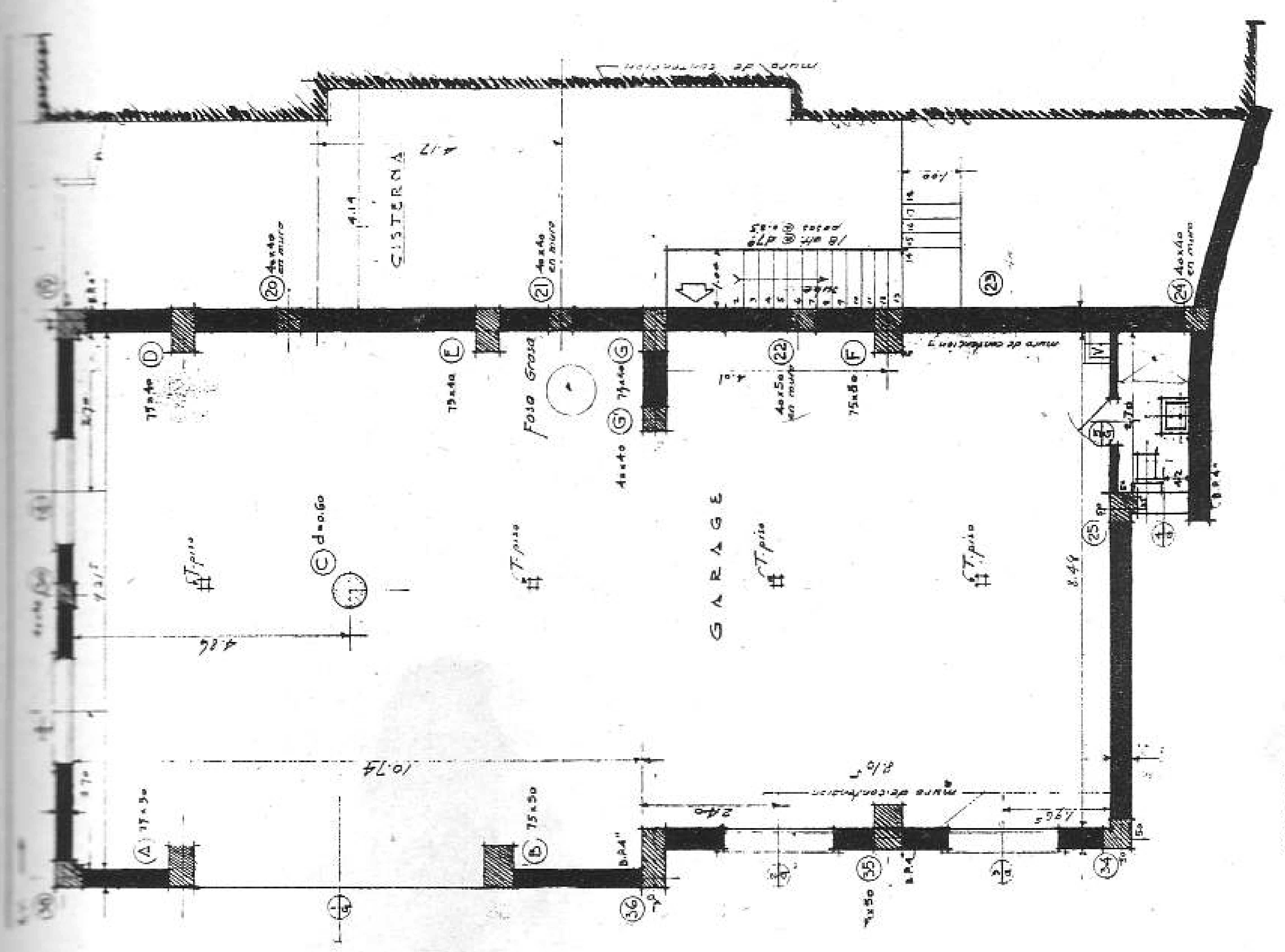
(Continúa en la pág. 130)

EDIFICIO DE APARTAMENTOS. FACHADA CON LA ENTRADA PRINCIPAL. ARQUITECTO ELADIO G. DEL VALLE.

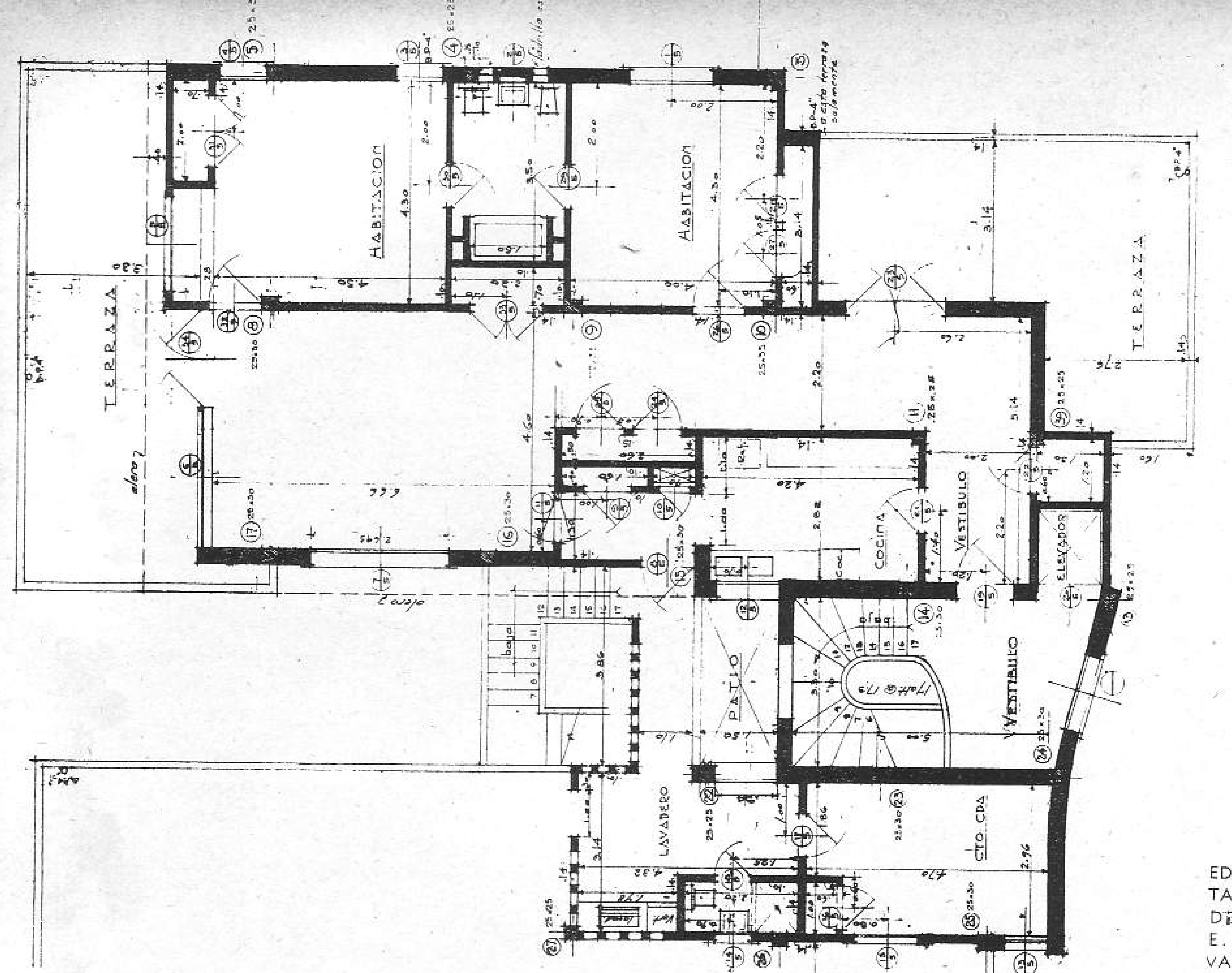
EDIFICIO DE APARTAMENTOS CONSTRUIDO PARA LA COMPAÑIA "RESIDENCIAS MODERNAS S. A.", EN LA AVE. DE AMERICA ESQUINA A LA AVE. DE LOS ALIADOS. ARQ. ELADIO GONZALEZ DEL VALLE.

EDIFICIO DE APARTAMENTOS. FACHADA POR LA AVE. DE AMERICA, MARIANAO. ARQ. ELADIO GONZALEZ DEL VALLE.

UNA OBRA DEL ARQUITECTO ELADIO GONZALEZ DEL VALLE



EDIFICIO DE APARTAMENTOS. PLANTA DEL GARAGE.. ARQ. ELADIO GONZALEZ DEL VALLE.

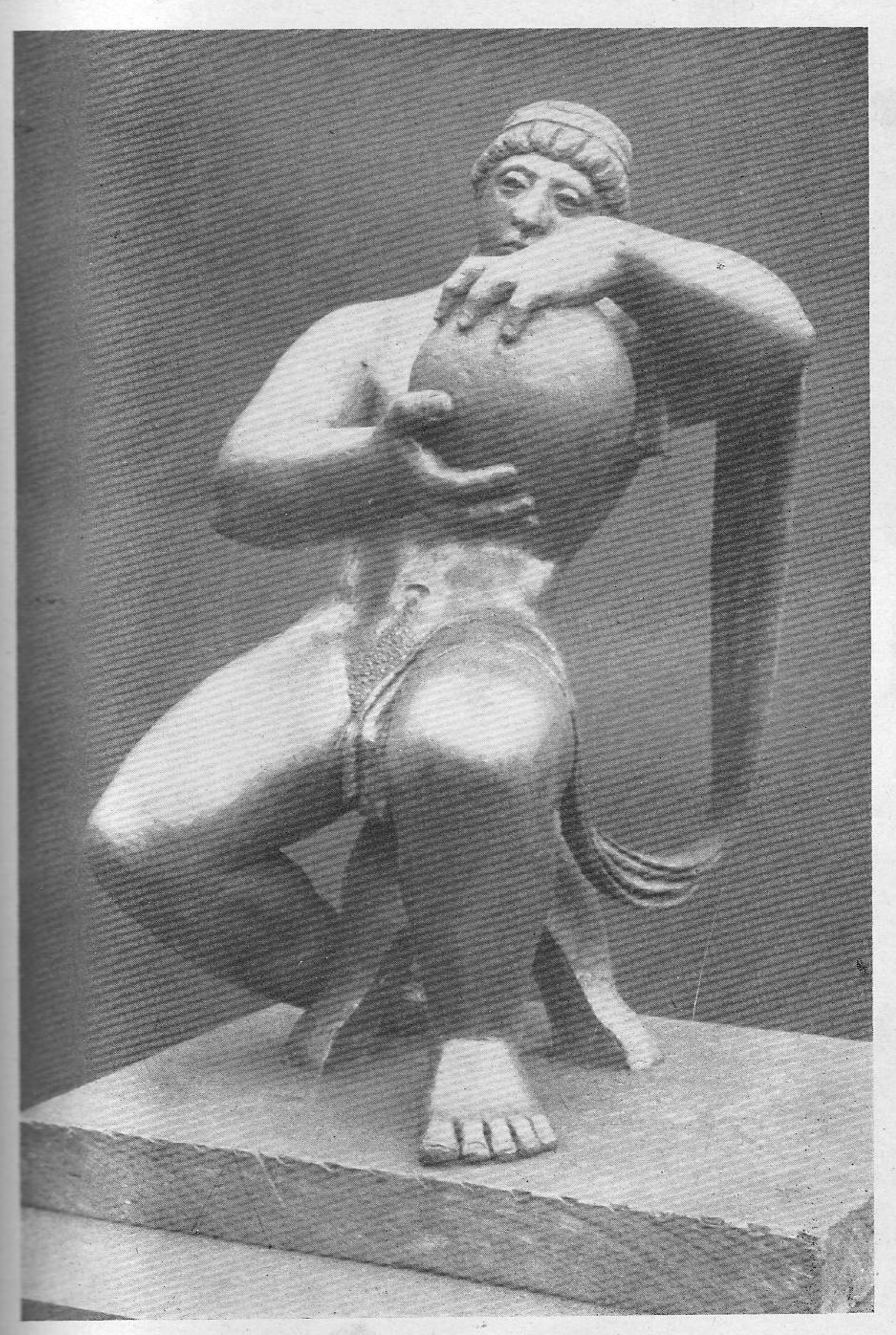


EDIFICIO DE APARTAMENTOS. PLANTA DEL PEN-HOUSE. E. GONZALEZ DEL VALLE, ARQUITECTO.



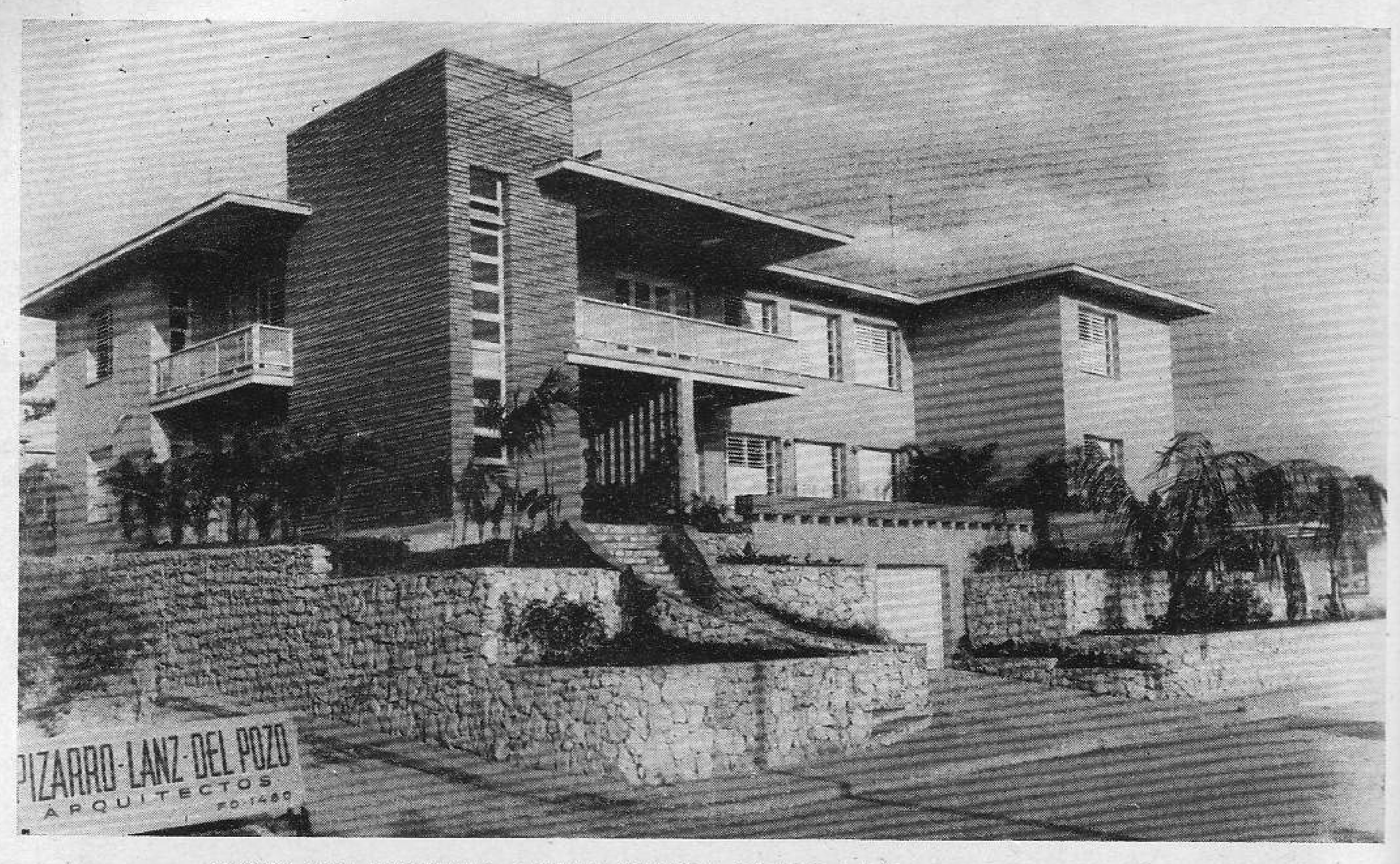
BRONCE. OBRA DEL ESCULTOR EUGENIO RODRIGUEZ.

ESCULTORES CUBANOS

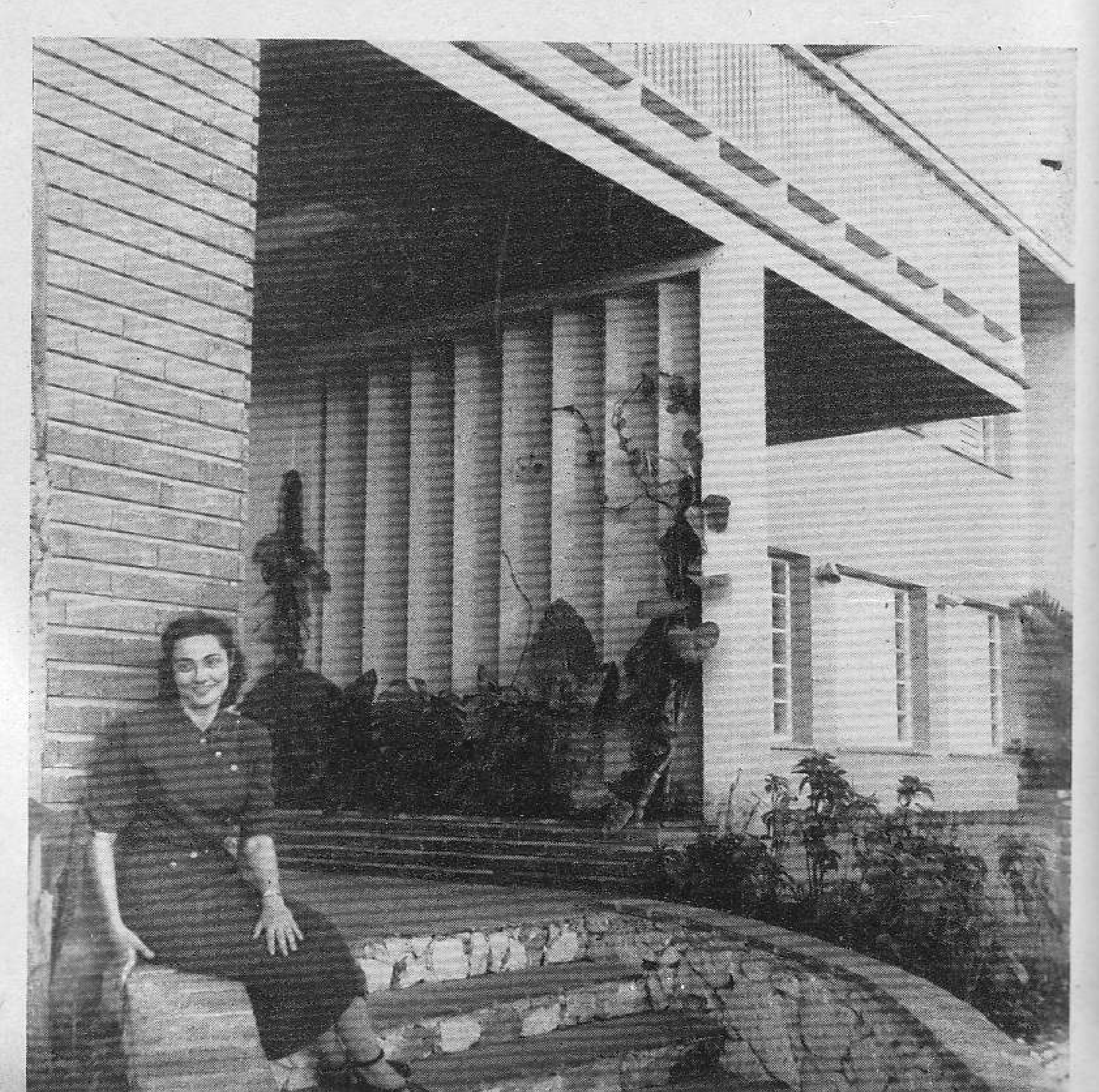


ATLAS. OBRA DEL ESCULTOR ERNESTO GONZALEZ JEREZ.

UNA OBRA DE LOS ARQUITECTOS LUIS A. PIZARRO, JOSE VICENTE LANZ Y MARGOT DEL POZO DE LANZ



EDIFICIO PARA RESIDENCIAS. FACHADA PRINCIPAL. PIZARRO, LANZ Y DEL POZO, ARQUITECTOS.

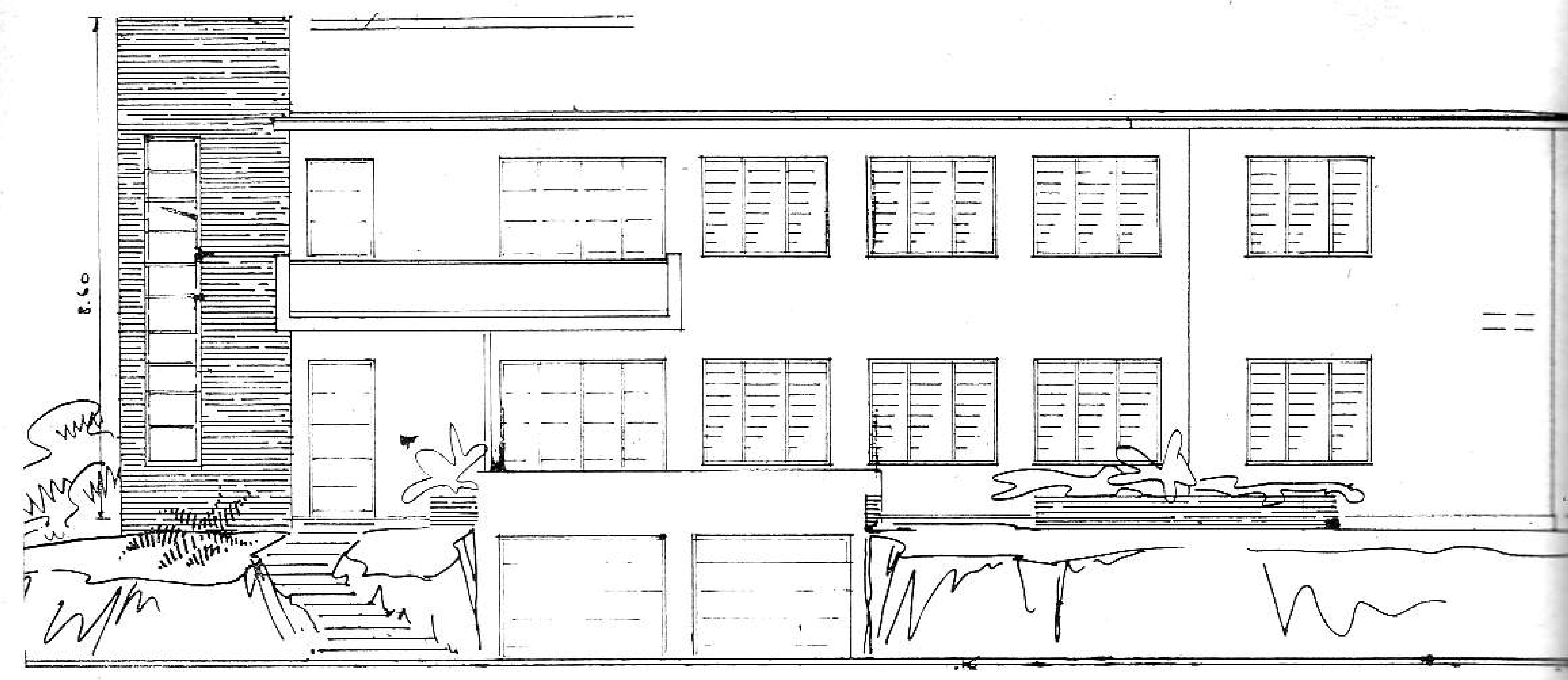


EDIFICIO PARA RESIDENCIAS. DETALLE DE LA ENTRADA PRINCIPAL... CON UNA MAGICA SONRISA... PIZARRO, LANZ Y DEL POZO, ARQUITECTOS.

EDIFICIO PARA RESIDENCIAS. TERRAZA DE LOS JARDINES. AUMENTA EL INTERES DE LA COMPOSICION DONDE SE ACUSAN LAS HORIZONTALES, LA PRESENCIA DE LA SRTA. CARMELINA FERNANDEZ SANTE. PIZARRO, LANZ Y DEL POZO, ARQUITECTOS.

EDIFICIO PARA RESIDENCIAS; VISTA DEL PORTAL DEL FONDO. PIZARRO, LANZ Y DEL POZO, ARQUITECTOS.

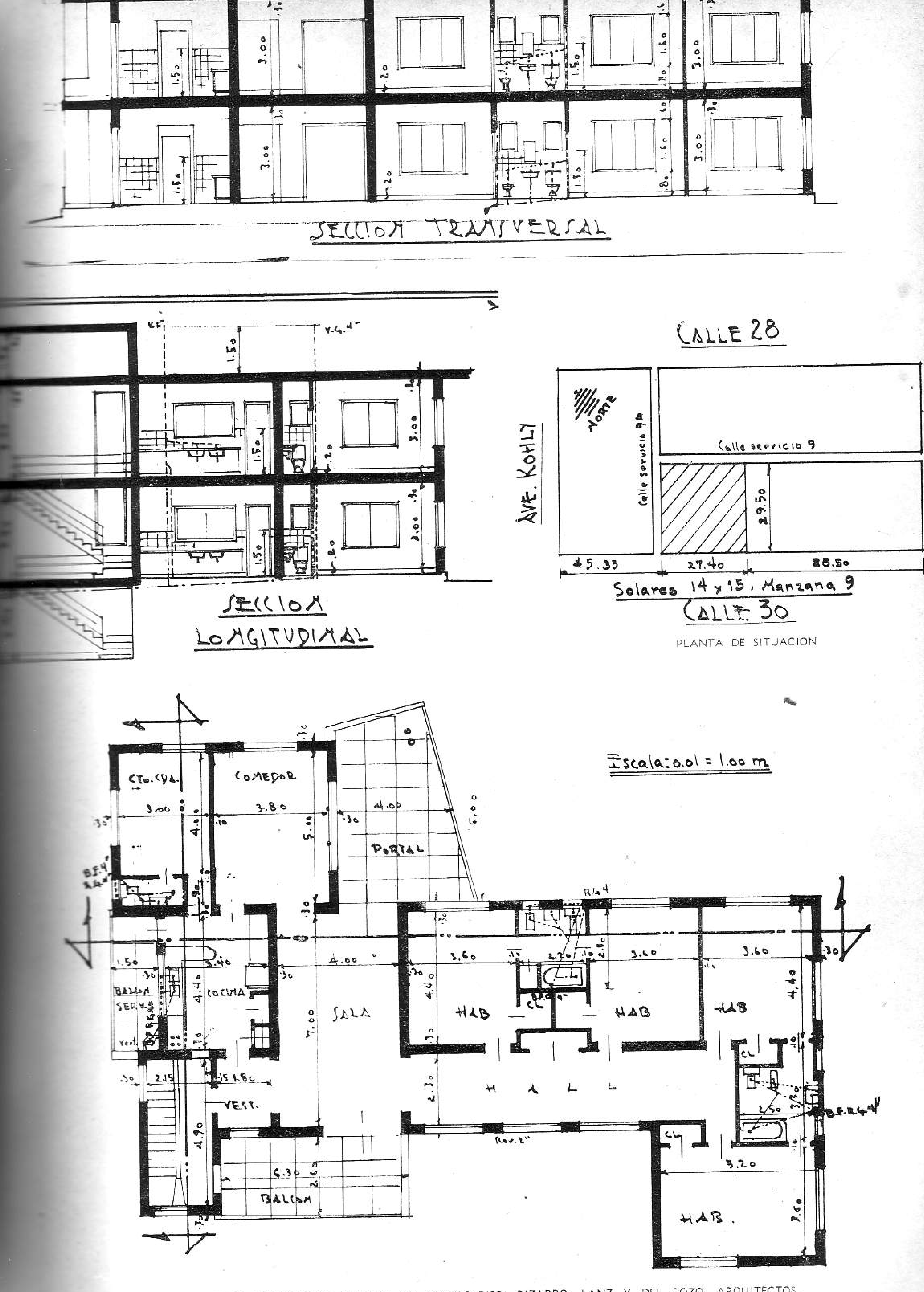
PROYECTO PARA UN EDIFICIO RESIDENCIAL



PROYECTO DE EDIFICIO DE DOS RESIDENCIAS CONSTRUIDO EN LA CALLE 30 ENTRE AVE. KOHLY Y CALLE 14, EN EL REPARTO PARQUE RESIDENCIAL, ALTURAS DEL VEDADO, PARA LA COMPAÑIA INMOBILIARIA JUCAL, S. A. PIZARRO, LANZ Y DEL POZO, ARQUITECTOS.

CTO. CDA.
COMEDOR
JARDIN
PORTAL
COCINA
SALA
HAB
HAB
HAB
HALL
VEST.
TERRAZA
HAB

EDIFICIO RESIDENCIAL PLANTA BAJA. PIZARRO, LANZ Y DEL POZO, ARQUITECTOS.



EDIFICIO PARA RESIDENCIAS. PLANTA DEL PRIMER PISO. PIZARRO, LANZ Y DEL POZO, ARQUITECTOS.

DE NUESTRA RIQUEZA PAISAJISTA. EL SALTO DEL HANABANILLA, EN LAS CERCANIAS DE CIENFUEGOS.—Foto. Tandrón.

EL DIA DEL ARQUITECTO EN SANTA CLARA



EXCURSION CAMPESTRE AL BELLO SALTO DEL HANABANILLA, CELEBRADA POR MIEMBROS DEL COLEGIO DE ARQUITECTOS DE LAS VILLAS, QUE DIRIGIO EL ARQUITECTO ESTEBAN TORRIENTE NETHOL. ASISTENTES: Arquitectos Esteban Torriente Nethol, Silvio Payrol Arencibia, José J. Carbonell Cabrera, Federico Navarro Taillacq y Clementino García. Invitados: (Periodistas) Jesús López Silvero y Heriberto Palenque. Dibujante: Francisco Torres. Contratista: F. Carreño.

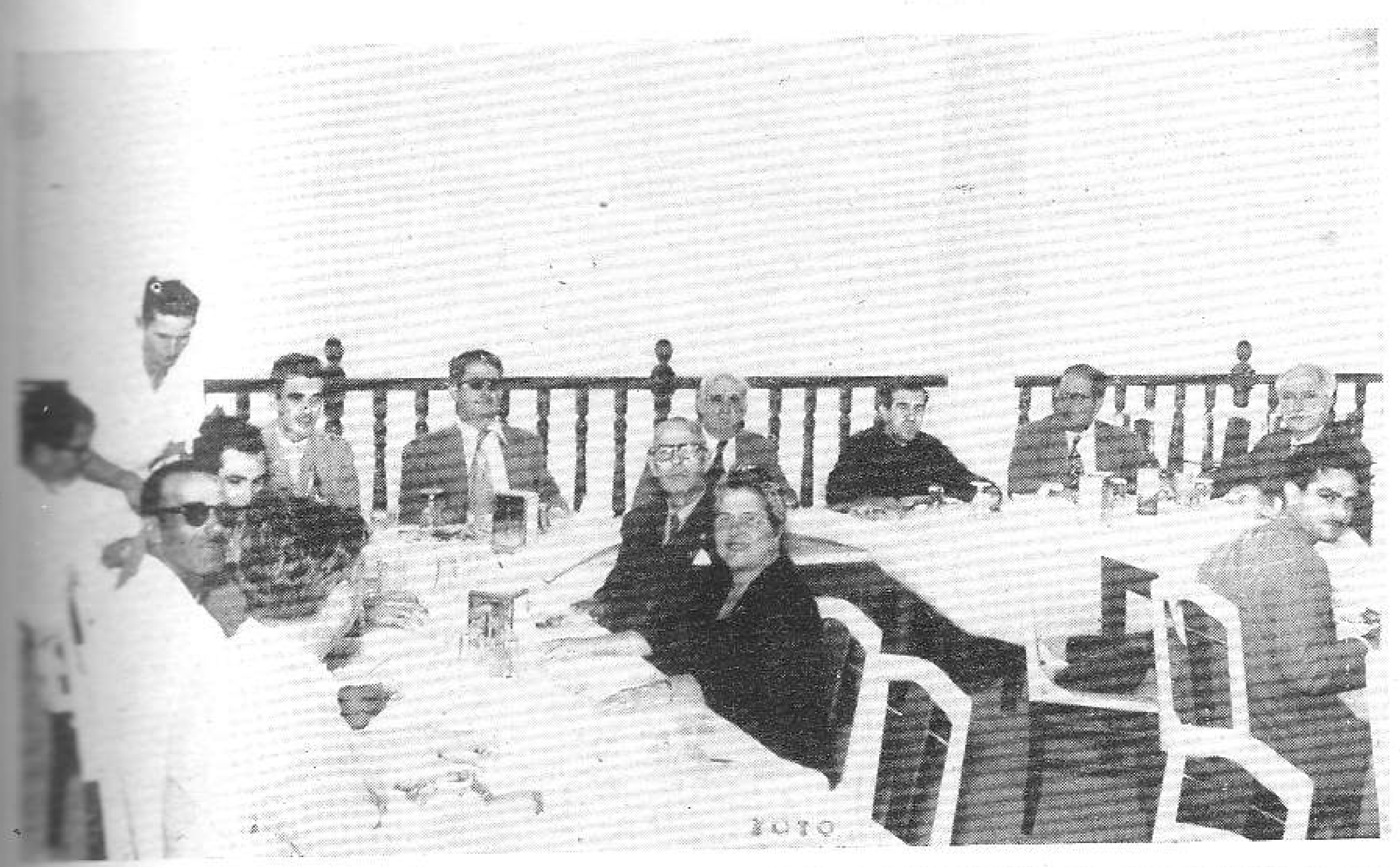
DE NUESTRA RIQUEZA PAISAJISTA. EL SALTO DEL HANABANILLA, EN LAS CERCANIAS DE CIENFUEGOS.—Foto. Tandrón.

EL DIA DEL ARQUITECTO EN SANTA CLARA



EXCURSION CAMPESTRE AL BELLO SALTO DEL HANABANILLA, CELEBRADA POR MIEMBROS DEL COLEGIO DE ARQUITECTOS DE LAS VILLAS, QUE DIRIGIO EL ARQUITECTO ESTEBAN TORRIENTE NETHOL. ASISTENTES: Arquitectos Esteban Torriente Nethol, Silvio Payrol Arencibia, José J. Carbonell Cabrera, Federico Navarro Taillacq y Clementino García. Invitados: (Periodistas) Jesús López Silvero y Heriberto Palenque. Dibujante: Francisco Torres. Contratista: F. Carreño.

EL DIA DEL ARQUITECTO EN MATANZAS



ALMUERZO DE CONFRATERNIDAD PROFESIONAL CELEBRADO POR EL COLEGIO PROVINCIAL DE MATANZAS, EL DIA DEL ARQUITECTO. LA MESA PRESIDENCIAL. ASISTENTES: De izquierda a derecha) Tte. Ulloa, en representación del Jefe del 4to. Distrito Militar; Sr. Quintana Vila, en representación del Sr. Gobernador Provincial; Arq. Enrique F. Marcet, Presidente del Colegio Provincial de Arquitectos de Matanzas; Mons. Manuel Trabadelo, en representación del Sr. Obispo de Matanzas; Dr. José María Aguirregaviria, de la Confedera-ción de Profesionales Universitarios; Sr. Antonio García Cobo, Presidente del Club de Leones; Arq. Enrique M. Marcet Beato; Arq. Raoúl E. Iglesias y Sra.; Sr. José García, el alumno que se llevó el premio de $50.00 otorgado por el Colegio Provincial de Arquitectos de Matanzas, en el pasado año; Sr. José Núñez Booth, Director de la Escuela de Artes Plásticas de Matanzas y Dr. César Silvestre, Presidente del Patronato "PRO-CALLES DE MATANZAS".



OTRA VISTA DE LA CONCURRENCIA AL ALMUERZO DE CONFRATERNIDAD. ASISTENTES. (De espalda a la cámara, y de derecha a izquierda): Arq. Antonio L. Pardiñas y Sra. Aleida Bofill; Arq. Oscar Pardiñas; Arq. Julio Hernández; Sr. Jacinto Correa; Arq. Enrique M. Marcet Beato. De frente a la cámara y de derecha a izquierda: Sr. Evaristo Cotilla; Ing. Osmín González, Srta. Aida Marcet; Sra. Pilar Pardiñas de Pardiñas; Sra. Margarita M. de Vega; Arq. Benjamín de la Vega.



HOMENAJE DEL COLEGIO PROVINCIAL DE ARQUITECTOS DE LA HABANA, A LOS COMPAÑEROS DE LA PRENSA SEÑORES JOSE GUTIERREZ CORDOVI, JOSE A. GARCIA GRACIA, GUSTAVO PARAPAR Y ARMANDO MARIBONA.

EL PRESIDENTE DEL COLEGIO PROVINCIAL DE LA HABANA, ARQ. MARTINEZ MARQUEZ, ENTREGANDO AL PERIODISTA ARMANDO MARIBONA EL DIPLOMA Y EL DISTINTIVO QUE CONJUNTAMENTE SE LES OTORGO A LOS COMPAÑEROS GUTIERREZ CORDOVI, GARCIA GRACIA Y PARAPAR, RODEADO DE DISTINGUIDOS MIEMBROS DEL COLEGIO NACIONAL DE PERIODISTAS.



Homenaje del Colegio Provincial de Arquitectos de La Habana a los Periodistas J. Gutiérrez Cordoví, José A. García Gracia, Gustavo Parapar y Armando Maribona

Cumpliendo un Acuerdo del Comité Ejecutivo aprobado por la Asamblea Provincial, de tributar un homenaje a los periodistas y amigos Armando Maribona, José A. Gutiérrez Cordoví, Gustavo Parapar y José García Gracia en agradecimiento por su labor desinteresada durante más de diez años, en pro de los ideales de mejoramiento de la colectividad y de la clase, sustentados por el Colegio de Arquitectos, se celebró el día 9 del pasado marzo un simpático acto en nuestros salones, al que asistieron destacados miembros de la Directiva del Colegio de Periodistas.

El homenaje consistió en un alegre ponche, durante el cual se hizo la entrega de un diploma y el botón con la insignia del Colegio a los periodistas antes citados, pronunci;ndose bellas frases en los discursos que estuvieron a cargo de Martínez Márquez y Gutiérrez Cordoví.

Pero preferimos reproducir la descripción del acto tal como la dió el *Diario de la Marina:*

"No es ahora que los arquitectos como institución profesional conquistan con sus deferencias y atenciones las simpatías de los periodistas, pues ya desde antes de asociarse en colegiación hace como 15 años, trataban con cordialidad fraterna a los "chicos de la prensa".

Ayer por la tarde recibieron los periodistas el más reciente homenaje de los arquitectos, en el palacio de éstos, Infanta esquina a Humboldt. Las invitaciones rezaban: "Acto en honor de la prensa" y lo ofreció el Comité Ejecutivo del Colegio Provincial de Arquitectos, que preside Cristóbal Martínez Márquez, a quien acompañaba a recibir y atender a todos el presidente del Colegio Nacional y a la vez de la Federación de Profesionales Universitarios, Armando Pujol Moya. Entre los miembros de ambos colegios se encontraban el Prof. Alberto Prieto, Carlos Maruri, Bens Arrarte, Jorge Villar, Miguel Villa, García Meitín, Luis Echevarría, Giménez Lanier, J. Peláez, Concepción Hernández, María Luisa Suárez, Emilio Vasconcelos, Carlos Gómez Millet, Sonny Salomón, Roberto Rodríguez Hevia, Rolando Castañeda, Francisco Resach, José M. Betancourt, Luis Bonich, Francisco Valliciergo, Manuel Tapia Ruano, Roberto y Ricardo Flanklin y otros distinguidos arquitectos.

En representación de la prensa, asistieron Guillermo Pérez Lavielle, decano del Colegio Nacional de Periodistas; Raúl Quintana, presidente de la Asociación de Reporters; Mario Massens, director de "Avance"; doctor Guillermo Martínez Márquez, de "El País" y su esposa, Bertha Arozena; Rosario Espín, también periodistas; Enrique Pizzi de Porras, doctor Osvaldo Valdés de la Paz, José M. Figueroa, jefe de Redacción de "Alerta"; Nick Díaz, Miguel Buendía, Francisco Pérez Recio, Delio Valdés y muchos más.

Asistieron también numerosas damas.

Se hizo entrega de sendos diplomas y distintivos de oro, por sus servicios distinguidos a los colegios de arquitectos durante diez años, a los periodistas José Gutiérrez Cordoví, José Antonio García Gracia, Gustavo Parapar y Armando Maribona.

En nombre del Colegio Provincial de Arquitectos de La Habana, su presidente, Cristóbal Martínez Márquez, pronunció sencillo y emotivo discurso afirmando que en la generosidad de la prensa y de los periodistas han hallado siempre los arquitectos y todas las personas que laboran en pro del mejoramiento de la comunidad, excelente acogida.

Declaró que él había trabajado en periódicos, pudiendo gracias a ello terminar sus estudios universitarios.

Finalmente dijo que el Colegio de Arquitectos extenderá igual distinción que se otorgaba allí a los cuatro periodistas aludidos, a otros más a medida que cumplan diez años de confraternidad con los arquitectos, aunque desde antes, desde ahora y en el futuro se les agradece su valiosa cooperación.

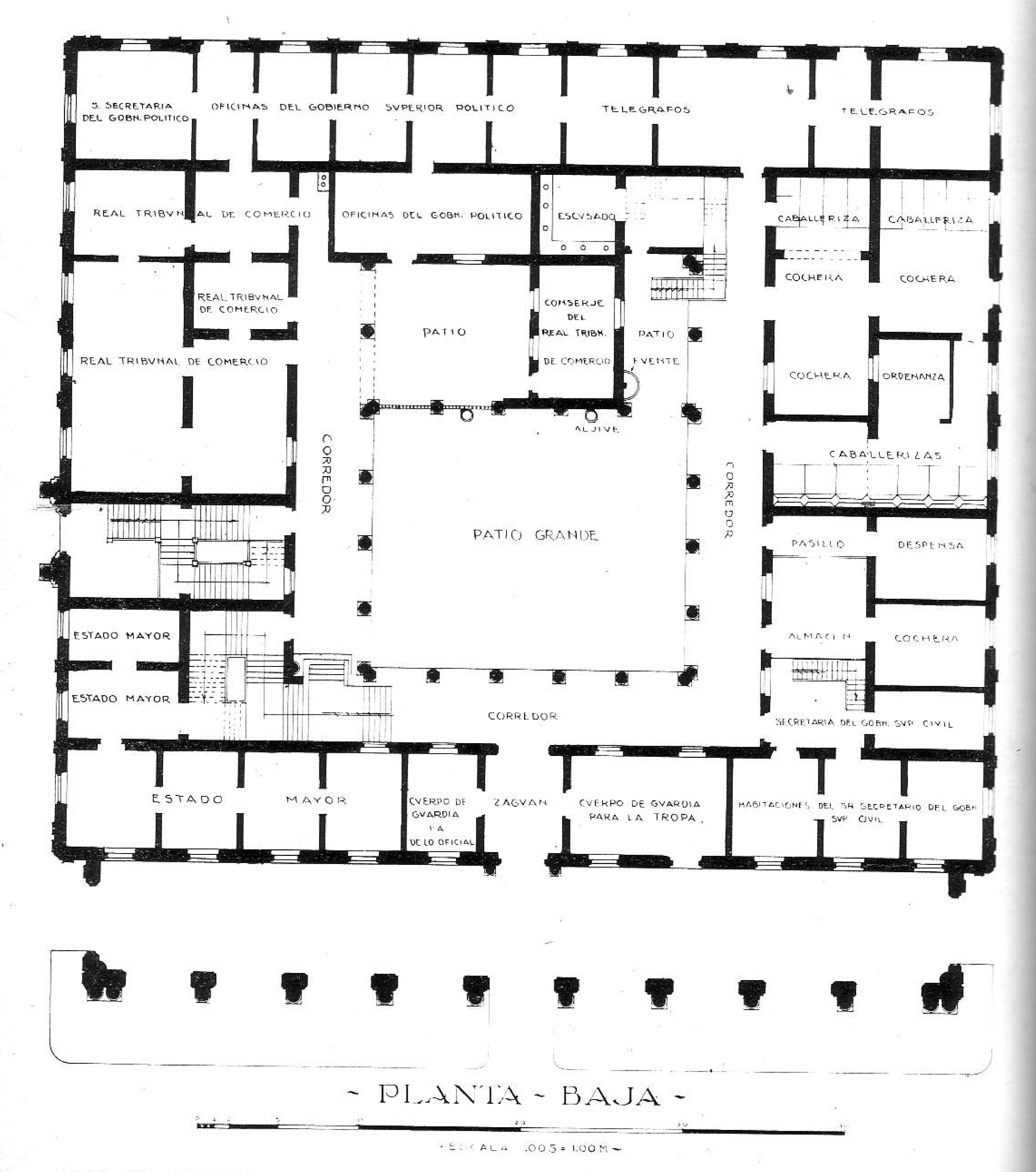
A nombre de los condecorados hizo uso de la palabra Angel Gutiérrez Cordoví por ser el periodista más antiguo en cubrir el sector de las actividades de los colegios de arquitectos. Hizo historia de la lucha de esa clase profesional por su superación con espíritu de unidad y con compañerismo admirable, de todo lo cual se derivó provechosa lección para los periodistas también como clase profesional.

Por último Chucho Gutiérrez Cordoví aclaró que él y sus tres colegas aceptaban aquel acto como homenaje a los periodistas todos, pues cada periodista al cubrir eficientemente su sector sólo cumple con ello su deber.

Fué servido exquisito y espléndido buffet."

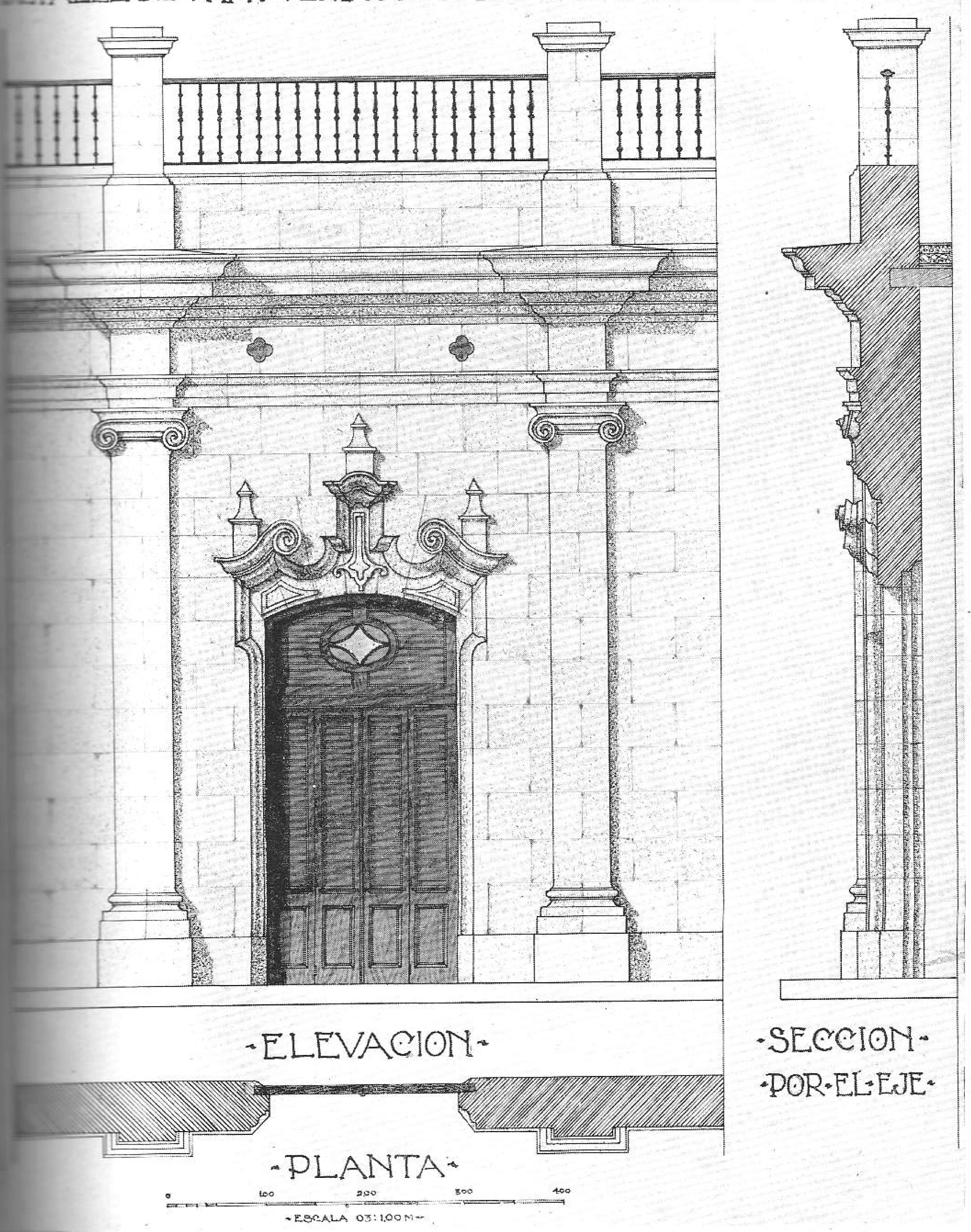
(Cortesía del "Diario de la Marina").

~ ARQVITECTVRA ~ COLONIAL ~ CVBANA ~
ANTIGVO PALACIO DEL CAPITAN GENERAL
HOY AYVNTAMIENTO DE LA HABANA



PLANTA BAJA DEL PALACIO DE LOS CAPITANES GENERALES A MEDIADOS DEL SIGLO XIX, CUANDO AUN POSEIA LOS TRES PATIOS DEL PROYECTO PRIMITIVO. DIBUJO AGUSTIN R. GOMEZ.

·ARQVITECTVRA·COLONIAL·CVBANA·
·PALACIO·DEL·AYVNTAMIENTO·HABANA·
·DETALLE·DE·VNA·PVERTA·A·VN·BALCON·FACHADA·POR·OBISPO·



LEVANTAMIENTO Y MEDIDAS DE UNA VENTANA DEL PALACIO DE LOS CAPITANES GENERALES, HOY OCUPADO POR EL MUNICIPIO DE LA HABANA, POR AGUSTIN RODRIGUEZ GOMEZ.

Contribución al Estudio de las Ordenanzas de Construcción

Por el Arq. J. M. BENS ARRARTE (1)

LA GRANDE HABANA

Entradas a la Ciudad. - Carreteras. - Su cruzamiento. - Los espacios libres. - El sistema viario de la perisferia. - El puerto de La Habana. - Las posibilidades de nuevos muelles. - La zona industrial del puerto. - El cuidado del paisaje. - Puertos aéreos. - Los riesgos de los aeropuestos. - Regulación de zonas de aeropuertos. - Estaciones de ferrocarril. - Estaciones de ómnibus y tranvías. - Las riberas del río Almendares. - Regulación para la construcción en las riberas del Almendares. - Construcción de puentes. - Paseos y plazas coloniales. - Zonas arqueológicas de La Habana. - Su conservación y estudio.

(*Continuación*)

PUERTOS AEREOS

La Ciudad de la Habana, sólo cuenta en la actualidad con un pequeño puerto de hidroaviones en la Ensenada de Atarés al fondo de la Bahía, ubicado con la correspondiente estación de pasajeros de la "Pan American Airways" y las oficinas de la Aduana.

Este pequeño puerto aéreo de pasajeros, disfruta de la misma plaza de acceso y avenidas que sirvan a la estación marítima "Penninsular & Occidental Co.", más todas las vías que conducen a la Terminal Ferrocarrilera en cuya proximidad acertadamente se situó.

Por estar enclavada en la parte baja de la Ciudad, cuenta con cómodos servicios de transportes rápidos que es una de las condicionales más imperativas en la ubicación de los puertos aéreos. Sin embargo, este aeropuerto de la Ensenada de Atarés, es pequeño y sólo puede dar servicio a una terminal de una línea limitada como la de "Miami-Habana", que allí se encontraba hasta hace poco. Ahora bien, el servicio de hidroaviones hace años que fué suspendido y este puerto-aéreo ya no se usa.

En el Municipio de Marianao, se encuentra el aeropuerto militar "Tte. Brihuegas" contiguo al Campamento de Columbia; pero este puerto aéreo, destinado sólo al servicio de los aviones del ejército, a pesar de la última ampliación que se le hizo, resulta ya pequeño para los avances que ha efectuado la navegación aérea con los nuevos y poderosos aparatos.

Por estar encerrado casi en todos sus linderos por repartos residenciales del propio Municipio de Marianao, tendrá que dedicarse en el futuro a Escuela de Aviación con sus pistas sólo utilizables por pequeños aparatos y helicópteros, y tal vez, el día en que el Ejército Constitucional construya en otros y más extensos terrenos alejados de la Ciudad, sus hangares, pistas, depósitos de esencia, talleres, etc., y una moderna base aérea militar, los terrenos del actual Campo "Tte. Brihuegas" quedarán como el único espacio abierto susceptible de ser convertido en un verdadero parque. Este Campo de Aviación "Tte. Brihuegas", reservado sólo a los aviadores del ejército, se puede decir que no tiene problemas de tránsito que requieran plazas de estacionamiento y parqueo y anchas avenidas para el transporte rápido que lo comuniquen con el centro de la Ciudad. A simple vista, reune algunas desfavorables condiciones que hacen preveer su traslado en el futuro, ganando el Municipio de Marianao la primera oportunidad de modernizarse y embellecerse con las necesidades actuales que exigen el esparcimiento y la recreación pública. De todas maneras el Campo de aviación "Tte. Brihuegas", el propio Campamento de Columbia con su Polígono y el Bosque del Country Club, son las únicas reservas de aire y luz que para el avenir tiene el Municipio de Marianao, frente al avance continuo de la fabricación de viviendas, edificios industriales, colegios, hospitales, clínicas y edificios de servicios públicos.(1)

Es innegable que la Ciudad de la Habana, por su inmejorable situación geográfica en el centro de dos Continentes, a la entrada del Golfo de Méjico, requiere un nuevo y moderno aeropuerto o gran terminal para el servicio aéreo internacional. Pero es difícil encontrar una extensión de terreno suficientemente plana y de módico costo dentro de los límites de su Término Municipal, ya que las lomas que lo circurdan, los ríos que lo atraviesan y el progreso de la fabricación que hay en él con numerosos hospitales, casas de salud, sanatorios, asilos, vi-

(1) La primera parte de este estudio se publicó en el número de ARQVITECTVRA del mes de Octubre del año 1948.

(1) Después de escrito el presente trabajo el Campo de Aviación de Columbia recibió una pequeña ampliación y hoy se usa como terminal de una línea de pasajes. de la Aerovías Q.

viendas y quintas de recreo elevaría en mucho el costo de adquisición. Tal vez en las planicies detrás del Morro, antes de llegar a Cojímar o en el Municipio de Marianao, en los terrenos planos que ocupan los cañaverales del Central Toledo, se pudiera encontrar sitio apropiado sin accidentes notables del terreno, que facilitara la ubicación de la Gran Terminal Aérea Internacional de Pasajeros. También tendrá que preveer la Habana los Puertos aéreos de carga, ya que en el futuro una gran parte de ésta irá y vendrá por el aire.

Ahora bien, como dijimos anteriormente, uno de los requisitos primordiales que requiere la ubicación de un aeropuerto, consiste en su conexión con amplias vías de comunicaciones, sus plazas de acceso y un sistema de transporte rápido que por ellas lo conecte a la Ciudad, o al centro y a las zonas industriales y comerciales.

El Aéreo Puerto existente de Rancho Boyeros, en el Municipio de Santiago de las Vegas, es el único con que cuenta actualmente la Ciudad de la Habana como Terminal de las líneas aéreas que vienen del interior de la Isla y los ramales secundarios que vienen de Miami, México, de las áreas del Caribe y de Centro y Sur América, con transbordo en Cienfuegos y Camagüey.

El Aéreo Puerto de Rancho Boyeros, ciertamente quedará para las líneas aéreas de comunicaciones con el interior de la República; cuenta con su Plaza de acceso y una rápida vía que es la carretera de Rancho Boyeros, proyectada con doble ancho que el actual, pero con las reservaciones de terreno y las obras de fábrica de la otra calzada ya hechas. La propia compañía de aviación mantiene el servicio de transporte rápido desde el Aéreo Puerto hasta el interior de la Ciudad, con lo cual los pasajeros de sus líneas no tienen retraso ni pérdida de tiempo. También este aéreo puerto está acertadamente situado a unos 35 minutos del Centro de la Habana. Ultimamente ha sido ampliado.

Este año se ha terminado la construcción del gran aéreo puerto para aviones pesados de carga y pasaje en el Municipio de San Antonio de los Baños, que podrá ser en el mañana la futura Estación Internacional de la Provincia de la Habana. Un amplio sistema de comunicaciones rápidas o carreteras de doble vía para ida y vuelta se encuentra en estudio.

Art. .—Será uno de los requisitos de primordial cumplimiento para la ubicación de un aeropuerto su conexión con amplias vías de comunicaciones, sus plazas de acceso (entrada y salida de pasajeros y carga o de ambos a la vez), y el establecimiento de un sistema de transporte rápido que por las vías citadas lo conecte a la Ciudad, al centro y a las zonas industriales y comerciales.

Art. .—*Los riesgos de los aeropuertos. No se permitirán riesgos en los aeropuertos por razones de interés público.* Por este medio se declara que los riesgos de los aeropuertos ponen en peligro las vidas y las propiedades de los que usan el aeropuerto, y de los ocupantes de las tierras en sus vecindades; igualmente si el tipo de obstrucción reduce el tamaño del área que se requiere para aterrizar y despegar y demás maniobras de las naves aéreas; estos riesgos tendentes a destruir o dañar la utilidad de los aeropuertos y de las inversiones públicas que se han hecho en ellos, quedan prohibidos en razón del bienestar y seguridad públicos.

Se comprenderán en la definición de riesgos de aeropuertos el establecimiento en las cercanías de los mismos de: líneas de transmisión de corriente eléctrica (cables de alta tensión, postes y torres de sostenimiento, generadores y transformadores), líneas de ferrocarriles, torres y antenas de estaciones de radio con sus diversos cables o vientos de fijación, los edificios, torres y otras construcciones elevadas, las chimineas, los grandes árboles y hasta se considera que la producción de humo en grandes cantidades de ciertas industrias en las proximidades de los aeropuertos constituyen igualmente un riesgo.

Art. .—*Adopción de las regulaciones para las zonas de aeropuertos.* La Ciudad adoptará, administrará y hará cumplir bajo la vigilancia de su policía urbana y sobre las condiciones prescritas anteriormente, las regulaciones de las zonas de aeropuertos o para algún aeropuerto dentro de su jurisdicción; estas regulaciones dividen el área que rodea el aeropuerto en zonas, y dentro de las tales zonas o dentro de cada zona específicamente se detallan los usos que se permitan en esas tierras y se regula y restringe las alturas de las estructuras y de los árboles que puedan sembrarse o desarrollarse sobre la tierra.

En la adoptación o revisión de las regulaciones de tales zonas, la ciudad considerará entre otras cosas el carácter de las operaciones de vuelo para la salida o entrada del aeropuerto, la naturaleza del terreno, la altura de las estructuras y árboles existentes sobre el nivel del aeropuerto, las posibilidades de bajarlas o suprimirlas y los informes del Ministerio de Comunicaciones, Dirección General de Aeropuertos, encargado de los problemas de la aeronáutica civil y todos los problemas aéreos necesarios para salvaguardar las operaciones en el aeropuerto (estudio de las corrientes aéreas, dirección del viento, tamaño de las pistas, horizontalidad o inclinación de las mismas, etc.)

Art. .—En el caso de que la ciudad haya adoptado o adopte después una ordenanza general para regular las zonas, entre otras cosas la altura de las estructuras y de los edificios y alguna regulación de zona de aeropuerto sea adoptada para la misma área o porción de ella, podrá ser incorporada y hecha una parte de la tal zona general de regulaciones que será fiscalizada y cumplimentada, pero tales regulaciones generales de las zonas no limitarán la efectividad de las regu-

laciones sobre riesgos de aeropuertos que comprenden las áreas aledañas al mismo.

Art. .—La Ciudad de la Habana y cualquier otro u otros municipios colindantes o de las cercanías podrán de mutuo acuerdo crear una Junta o Comisión Central (que pudiera ser la Comisión de Urbanismo), y delegar en ella la autoridad aquí conferida para promulgar, administrar y hacer cumplir las regulaciones de las zonas de los aeropuertos para proteger las cercanías de algún aeropuerto localizado dentro de los límites correspondientes a sus municipios respectivos. En la Junta o Comisión, actuarán como miembros dos representantes designados por los alcaldes de cada ciudad participante en la creación de la misma y un jefe o director elegido por la mayoría de los miembros que la componen.

Art. .—La jurisdicción de la Ciudad de la Habana, por la creación de la Junta o Comisión se extiende o se amplía para la promulgación,, administración y cumplimiento de las regulaciones de las zonas de aeropuertos para proteger las cercanías de algún puerto aéreo, el cual dependa o sea propiedad de la Ciudad, pero localizado todo o parcialmente fuera de los límites de su término municipal. En caso de conflicto con alguna zona de aeropuerto u otras ordenanzas promulgadas por otro municipio, las regulaciones adoptadas en estos artículos prevalecerán.

Art. .—Todas las regulaciones de las zonas de aeropuertos adoptadas, serán equitativas, y no requerirán la remoción, disminución de altura o nivel u otro cambio o alteración de cualquier estructura o árbol que no esté de acuerdo con estas ordenanzas cuando hayan sido adoptadas o enmendadas, o de otra manera, que interfieran con la permanencia de alguna estructura u obstáculos exceptuando lo que se prevee en el artículo anterior.

Art. .—*Solicitudes de obras de nueva planta y de cambios o modificaciones de obras.* Donde quiera que sea necesario facilitar el cumplimiento de las regulaciones de las zonas de los puertos aéreos, un reglamento será establecido por la Ciudad en garantía de los permisos para establecer nuevas industrias o construir nuevas estructuras de varios usos o reemplazar las existentes o hacer cambios substanciales en ellas.

En el caso de que alguna estructura o árbol obstruya o pueda ser sustancialmente alterada o reconstruída o dejado crecer en demasía una licencia será dada por la Administración Municipal bajo cuya jurisdicción se encuentren las regulaciones de tales zonas, autorizando el reemplazamiento, cambio o reparaciones. Tal licencia no permitirá que la estructura o árbol en cuestión sea más alto o venga a producir un mayor riesgo a la navegación aérea que la que existía antes de la adopción de las ordenanzas, y aun cuando la ciudad determine que una estructura o árbol que no guarde las proporciones indicadas haya sido abandonada, o que el 80% de ella se derribara, destruyera o deteriorá: (a) no se permitirá que ninguna de estas estructuras o árbol excedan el límite de la altura fijada para evitar el riesgo o sea que discienta de las regulaciones de las zonas y (b) cualquier aplicación hecha de una licencia bajo este párrafo o no, la ciudad podrá por una acción apropiada obligar al propietario de la estructura o árbol que no esté de acuerdo con la altura señalada a bajarlo, reconstruirlo, removerlo, a su propio costo, o equipar tal objeto como sea necesario para satisfacer las Ordenanzas o, si el propietario de la estructura o árbol, abandona, rehusa o rechaza cumplir con tal orden dentro de los diez días después de notificado, la ciudad puede proceder a la reducción de altura, o remoción de los obstáculos ya citados, fijando el costo y los gastos que por ello ocasione sobre el objeto y el terreno donde se encuentre localizado. A menos que el costo de los trabajos sea pagado dentro de los 90 días de ejecutado el servicio y dentro del término que ha sido notificado el agente o propietario de tal objeto o tierra donde se encontrara la estructura o árbol que obstaculizaba, deberá pagar la suma de los trabajos en la misma forma que las contribuciones generales más un 10% de interés por año hasta su total pago, y será cobrado en la misma forma que las demás tributaciones.

Art. .—*Variaciones.* Cuando alguna persona o entidad, desee erigir alguna estructura o aumentar la altura de alguna estructura, o permitir el crecimiento de algún árbol o cualquier otro uso de su propiedad en violación de las regulaciones establecidas en las zonas del aeropuerto, podrá recurrir ante el Municipio como se prevee en los artículos números..........., para una variación de las regulaciones de la zona en cuestión. Tales variaciones serán concedidas cuando una aplicación literal al cumplimiento de las ordenanzas resultare en la práctica dificultosa e innecesaria y el relevar lo concedido no fuera contrario al interés público, y sea de justicia, y esté en concordancia con el espiritu de las regulaciones y de estas Ordenanzas.

Art. .—*Señales y Luces de Obstrucción.* Al conceder alguna licencia o variante de este artículo, el Municipio o la Comisión, puede si estima tal acción prudente para lograr los propósitos de estas Ordenanzas razonar circunstancialmente según los casos, así tal condición permite o varía como lo solicite el propietario de la estructura o árbol en cuestión, autorizar a la ciudad a su propia costa a instalar, operar y mantener en buenas condiciones las señales de impedimento y las luces de peligro o obstrucción sobre ellos.

PROCEDIMIENTO

Adopción de las regulaciones de zonas de aeropuertos

Art. .—Ninguna regulación de

las zonas de aeropuertos será adoptada, enmendada o cambiada por estas ordenanzas, excepto por la acción de la Cámara Legislativa de la Ciudad hasta que una información pública en relación con esto y en la cual las partes interesadas y los ciudadanos tendrán una oportunidad para ser oídos dentro de los quince días de acordada la información pública, la cual será publicada para general conocimiento de todos en el Boletín Municipal (gaceta) o en los periódicos de mayor circulación de la ciudad o ciudades en donde el aeropuerto haya sido situado.

Art. .—*La Administración de las regulaciones de las zonas de aeropuertos.* La Cámara Legislativa de la Ciudad, que adopte las regulaciones de las zonas de aeropuertos, puede delegar el deber de administrar y de hacer cumplir tales regulaciones en algún departamento bajo su jurisdicción o en Comisión de Urbanismo.

Art. .—*Departamento de Urbanismo.* Las regulaciones de las zonas de aeropuertos adoptadas por la Ciudad serán administradas por el Departamento de Urbanismo de la misma, el cual tendrá y ejercitará los siguientes poderes:

a) Oír y decidir apelaciones de cualquier orden, requerimientos, decisiones, o determinaciones hechas en el cumplimiento de las Ordenanzas adoptadas.

b) Oír y decidir las exenciones especiales sobre los términos de las regulaciones de las zonas, las cuales podrán ser solicitadas para su aprobación bajo estas Ordenanzas.

c) Oír y decidir sobre las variantes especificadas en los artículos números..................

Art. .—*Penalidades.* Cada violación de estas Ordenanzas o de alguna regulación, orden o reglamento promulgado o hecho con relación a ella constituirá un delito de menor cuantía y será penado por una multa de no más de $500.00, o aprisionamiento por no más de 90 días o por ambas cosas: multa y aprisionamiento y cada día que la violación continúe constituirá un delito separado, además una vez adoptadas las regulaciones de las zonas bajo estas ordenanzas, la ciudad puede establecer en los Juzgados correspondientes la acción jurisdiccional para prevenir, restringir, corregir o terminar alguna violación de las regulaciones de las zonas de aeropuertos adoptadas en estas Ordenanzas o de alguna orden o reglamento hecho en conexión con su administración y cumplimiento y el Juzgado admitirá la queja de tal falta por el procedimiento ordinario o como sea propio bajo los hechos y circunstancias del caso a que se refiere los propósitos de esta Ordenanza y las regulaciones y órdenes adoptadas por ellas.

Art. .—*Adquisición de los derechos del aire.* En los casos en que se desee remover, bajar o cualquier otra cosa de los obstáculos, estructuras, árboles, etc., o cuando no se pueda dar la protección necesaria a las cercanías a causa de las limitaciones constitucionales, está previsto la adquisición de los derechos del aire para las regulaciones de las zonas de los aeropuertos comprendidas en estas Ordenanzas; parece aconsejable que la necesaria protección de las cercanías de los aeropuertos sea habilitada por la adquisición de los derechos de la propiedad más que por la regulación de la zona de los aeropuertos de la Ciudad dentro de la cual el propietario del obstáculo en cuestión se encuentre, o también la ciudad del aeropuerto o servida por él pueda adquirir por compra, cesión o expropiación en las formas previstas por la Ley, las propiedades que se requieran para el aeropuerto y protección de sus cercanías, tal como un derecho del aire, o servidumbre interesada en la propiedad obstaculizante en cuestión, que pueda ser necesario para efectuar lo propuesto en estas Ordenanzas.

Art. .—*Señales o guías de las líneas aéreas.* La ciudad o las ciudades en la región donde se encuentra el aeropuerto acordarán un sistema de señales sobre la tierra, o en los techos y azoteas de grandes estructuras para facilitar durante el día a las naves aéreas el fácil acceso del aéreopuerto. También se emplearán señales lumínicas para la mejor guía durante la noche. Estas señales serán de la misma clase que las ya aprobadas por el uso en otros lugares.

ESTACIONES DE FERROCARRILES

La Estación Terminal

Al trasladarse desde hace cerca de tres décadas la Estación Terminal de los Ferrocarriles Unidos de Cuba, de la antigua Estación de Villanueva al lugar antes ocupado por el Arsenal, permitió el desarrollo de una gran parte de la ciudad que prácticamente se encontraba cortada con los pasos a nivel más la suciedad, ruidos y trastornos en el tráfico que el cruce continuo de trenes de pasajeros y carga les ocasionaba. También al cerrarse la Línea del Oeste para evitar el cruce de los trenes por el Puente de Agua Dulce con su paso a nivel que entorpeció durante muchos años aquella barriada, y al suprimirse recientemente los ferrocarriles de Marianao, que salían de la calle de Zanja y los otros que anteriormente partían de la Estación de Concha, permitieron el avance, el crecimiento y una mejor ordenación urbana de esas partes de la ciudad.

La Estación Terminal es la única estación de pasajeros que tienen los Ferrocarriles en la Ciudad de La Habana. De construcción bastante reciente se puede decir que ella llena por completo el servicio a que se le destinó y aún resultará adecuada en un plazo de 20 a 30 años; pero la Estación Terminal carece pudiéramos decir de una fachada lateral a lo largo de sus andenes de entrada y salida de los pasajeros, la cual diera a los espacios abiertos donde se encuentra un antiguo tramo de las murallas, y que en años anteriores estuvieron ocupados por las líneas de la "Havana Central". Es innegable que la Estación Terminal

de la Habana, tiene una correcta situación, a un extremo de la ciudad, contigua a estaciones marítimas y aéreas y con la salida de trenes fuera de los límites urbanos por vías elevadas; aunque el crecimiento de la ciudad ha sobrepasado ya los extremos de estas vías elevadas, las cuales se hacen indispensables prolongarlas. Pero se puede decir que la Estación Terminal de la Habana, carece de verdaderas plazas o antesalas de la ciudad para la importancia de esta *entrada ferrocarrilera* de la Habana, ya que el pequeño patio o espacio en su frente cerrado por verjas como para el uso privado de la Estación, y que pertenecía a los límites del antiguo Arsenal, es insuficiente: los espacios vacíos en el frente de la Estación, están divididos por las verjas antes mencionadas. La fachada principal de la Estación por su importancia requiere la conversión del patio privado y las anchas calles adyacentes en una sola plaza o espacio abierto, y también exige amplios espacios o plazas laterales en relación con el servicio que presta, por tanto es requisito indispensable que se adquieran por la Ciudad ya por cesión, expropiación, cambios o cualquier otra forma, los terrenos que antes ocupó la "Havana Central", y en los cuales cabe la construcción de una espléndida plaza lateral de la Terminal que tendrá por fondo, la nueva fachada de ésta que en su día se construirá paralela a los andenes, con sus correspondientes entradas y salidas de los mismos. En esta plaza, que podrá tener árboles se interesará con un tramo o pedazo de las antiguas murallas (los almacenes polvorientos que allí existen deberán derribarse) al cual se le adosará una artística fuente con un marco de jardinería.

La Estación Terminal cuenta con un patio de carga y descarga con bastante capacidad para el trasbordo de mercancías que por sus líneas circula, pero requiere a su vez en su interior, otra pequeña plaza y la unión de las calles interiores con la calle o Avenida anchada de Desamparados, siendo necesario el derribo de algunos viejos almacenes para que a su vez la Estación marítima de Pasajeros de la "Penninsular & Occidental Co.", las del "Ferry" y la de la "Pan American Airways" tengan un más correcto acceso a las mismas, y una más estética salida de los pasajeros que por ellos llegan a la ciudad.

También la verja con los muros y pilares que bordean el fondo de la Estación Terminal y la calle de Factoría deberán reconstruirse en el futuro con superior sentido estético y el triángulo que se forma en la esquina de las calles de Factoría y Arsenal, con la curva de la línea del tranvía que por allí cruza, deberá suprimirse. Estos trabajos ciertamente se harán cuando se anche la calle de Factoría en cinco o seis metros más, que deberán ser tomados de los terrenos del antiguo Arsenal para convertirla en una Avenida que dé el servicio que requieren los muelles y las diversas fábricas e industrias que se encuentran en esa zona.

ESTACIONES DE CARGA

La Habana contó en otro tiempo con la Estación de Pasajeros de Cristina que servía a las líneas del Ferrocarril del Oeste, pero cuando se construyó la Estación Terminal y fué cerrado el cruce a nivel que existía en el Puente de Agua Dulce, todo el movimiento de pasaje y carga se hizo por las vías de entrada de los elevados, y la Estación de Cristina, quedó convertida en una estación de carga, levantándose sobre sus amplios terrenos diversos hangares antiestéticos destinados a depósitos y almacenes de compañías privadas que los arrendaron, y en la esquina de la Calzada de Cristina y la nueva calle de Matadero se construyeron precarias edificaciones que son un verdadero baldón de la ciudad.

Hoy día dado el crecimiento de la ciudad y el estado de atraso urbano en que se encuentra toda esa barriada comprendida entre la calle de Matadero, la Calzada de Cristina y el Puente de Agua Dulce, por permanecer aún en sus terrenos la vieja estación de carga ya mencionada, se comprende fácilmente la necesidad de que pasen a la ciudad por cesión, canje, expropiación, o de cualquiera otra manera los terrenos en que se encuentra enclavada, con el objeto de dedicarla a otros usos. Debido al insuficiente ancho de la Calzada de Cristina, para el tránsito que por ella circula deberá decretarse su anchamiento en cuatro o cinco metros en el lindero que bordea con los terrenos de la Estación de Cristina y una serie de patios de almacenes y depósitos que se encuentran seguidamente.

También una ancha arteria que viniera a todo lo largo de la línea del Oeste con sus plazas en el Puente de Agua Dulce, y junto a la calle de Matadero, pudiera, atravesando unas pocas manzanas de barrios de casas viejas, de un solo piso, conectar rápidamente los barrios populosos de Santos Suárez, Víbora y Cerro con la Calzada de Galiano y finalmente con la plaza de la Fraternidad.

Al desaparecer el tránsito de los ferrocarriles de Marianao por la calle de Zanja y por la antigua Estación de Concha, esta última con sus líneas ha quedado como una rémora y algo perfectamente anticuado que impide la prolongación del Paseo de Carlos III, y la construcción junto a él de nuevos edificios. Esta Estación de Concha, convertida hoy en estación de carga, deberá retirarse fuera del perímetro exterior de la Ciudad.

Igualmente los talleres y la antigua Estación de carga de la "Havana Central", situados en Luyanó, requieren un tratamiento distinto, o la supresión de la misma por retardar el proceso urbano de toda esa parte de la ciudad y constituir sus líneas con su paso a nivel un serio peligro a los barrios por donde ellas atraviesan. Estas líneas que conducen también a la Estación Terminal, por el incremento de la Ciudad tendrán que ser elevadas o soterradas;

pudiéndose al soterrar dichos ramales constituir una de las vías principales del futuro "Metropolitano", transporte rápido o ferrocarril suburbano, pues daría servicio a la barriada de Lawton, Víbora, Luyanó, Arroyo Apolo, etc., y a las nuevas ciudades satélites o barrios de viviendas económicas que en las afueras de la ciudad en terrenos baratos pudieran construirse.

Estas líneas férreas al cruzar la Calzada de Arroyo Apolo, con su paso a nivel tan dañino y perjudicial y debido al crecimiento que tuvo la ciudad por todas esas zonas, reviven el viejo problema que fué hace quince años el paso a nivel del puente de Agua Dulce.

Finalmente aunque somos de opinión que la estación de carga y los talleres de la Ciénaga de los Ferrocarriles Unidos, debiera trasladarse a una distancia de diez a veinte kilómetros en las afueras de la Ciudad y que esos terrenos fuesen a aumentar los del Bosque de la Habana, sin embargo, creemos que esta operación no podrá hacerse por dificultades económicas, sino en los próximos cincuenta años.

Art. .—Con el objeto de evitar los cruces a nivel y salvaguardar la seguridad de los habitantes del término municipal, y el natural crecimiento urbano de la ciudad se concede un plazo de 15 años para los trabajos de prolongación de las líneas elevadas de los Ferrocarriles Unidos, que dan acceso a la Estación Terminal.

Art. .—Se considerarán como obras de urgente necesidad para el mejor ordenamiento de la ciudad y a ejecutar en un plazo de 10 años la construcción de las plazas en su frente y costado de la Estación Terminal, así como también el mejoramiento de la plaza interior o acceso de la Estación Marítima, comprendiendo las obras el anchamiento de las calles Desamparados y Factoría y la formación de un "Square" en la esquina de Factoría y Arsenal.

Art. .—Por razones de interés, higiene y ornato público, se prohibe terminantemente la fabricación en los terrenos que se encuentran al costado de la Estación Terminal, comprendidos entre las calles Arsenal y Misión, Avenida de Bélgica y Milicias, y que estuvieron ocupados anteriormente por las líneas y estación de la "Havana Central".

Art. .—Por razones de interés, higiene y ornato públicos, se prohibe terminantemente la fabricación de edificios en los terrenos de la antigua Estación de Ferrocarril de Cristina.

Art. .—Las estaciones de carga de los Ferrocarriles no podrán estar situadas dentro del perímetro urbano y colindando con Calzadas, Avenidas y Calles, etc., por lo peligroso de sus pasos a nivel más la suciedad y trastornos que producen. Igualmente las viejas estaciones desafectadas y que han quedado dentro de la ciudad deberán ser irradiadas del perímetro urbano y su nueva ubicación podrá realizarse en las afueras de la ciudad. Así mismo las nuevas estaciones de carga podrán emplazarse en los linderos de las zonas industriales dando servicio a las diversas fábricas o industrias, y estando unidas al sistema viario de la ciudad por anchas y nuevas arterias de comunicación.

Es innegable que cuando la ciudad alcance una población de un millón a un millón doscientos mil habitantes, y los barrios exteriores o de la periferia hayan llegado a su máximo desarrollo se hará necesario, un sistema de ferrocarril suburbano o "Metropolitano" con sus vías y estaciones soterradas para el transporte rápido de pasajeros desde los extremos al centro de la ciudad.

LAS ESTACIONES DE TRANVIAS

La Habana dispone de un sistema de transporte por tranvías que para una capital de medio millón de habitantes resulta en la actualidad anticuado. La dificultad de darles velocidad a éstos vehículos por las congestiones y aumento del tráfico y lo ruidoso que resultan, han hecho que en todas las grandes capitales este sistema desaparezca cuando aumentan los ómnibus y se ponen en circulación las líneas de los ferrocarriles subterráneos o metropolitanos que pueden obtener mayores velocidades. Esto es tan cierto que la propia "Havana Electric Ry.", vista la notable competencia que le hacía el sistema de transporte por ómnibus, proyectó el establecimiento de un servicio de ómnibus. Dificultades posteriores la obligaron a retirarlos pero debido a la lentitud del tranvía en rendir su itinerario se sabe que la vida de este sistema de transporte, será muy corta y por esa razón, ya no se invierten cantidades en renovar los raíles de las líneas, ni en la reparación del material. Los trastornos momentáneos de la Segunda Guerra Mundial al producir en la ciudad de la Habana escasez de combustible y de neumáticos han permitido un pequeño renacer y algunos años prósperos a esta Compañía. Sus estaciones, que estuvieron bien ubicadas cuando se establecieron en la primera década de 1900, se encuentran hoy casi a la mitad de todos los trayectos entre los barrios de la periferia y el centro de la Ciudad. Este es otra de las razones que permite el incremento de los ómnibus y los alargamientos de sus líneas o trayectos sin gran costo de cambios de estaciones terminales.

En algunas capitales norteamericanas se ha mejorado el servicio de tranvías, empleando carros grandes y cómodos de ocho ruedas, con dos puertas centrales y se ha disminuído el ruido que produce este sistema de transporte sustituyendo las ruedas de acero por otras de nueva patente construídas de láminas de acero y cauchut. La estrechez de las viejas calles habaneras impide el agrandamiento de los actuales tranvías por las dificultades que se presentan en las curvas. Los trastornos y la lentitud de este servicio se agravan en nuestra ciudad a causa de estar permitido el parqueo y estacionamiento de autos particulares

y de toda otra clase de vehículos en las calles estrechas por donde cruzan las líneas.

Art. .—Se prohibe la construcción y la ubicación de nuevas estaciones para el servicio de tranvías por las calles y avenidas de la ciudad dentro del perímetro urbanizado.

Art. .—Con objeto de suprimir en parte el ruido que producen los actuales tranvías, se concede un plazo de 15 años para la sustitución de las ruedas de acero de los mismos por otras de acero y cautchut.

Art. .—Se prohibe terminantemente el parqueo y estacionamiento de toda clase de vehículos (automóviles particulares o de alquiler, camiones, carros de tracción animal, etc.) en todas las calles estrechas de la Habana, y muy especialmente en las calles por donde pasan las líneas de los tranvías.

Art. .—Se prohibe la ocupación de las aceras junto a las líneas de los tranvías para el estacionamiento de autos y camiones y carga y descarga de los mismos.

ESTACIONES DE OMNIBUS

La Ciudad de la Habana requiere la construcción de verdaderas estaciones de ómnibus para el servicio urbano ya que las precarias y actuales en los límites de los trayectos parecen provisionales. También requiere la construcción de Estaciones para los grandes ómnibus que efectúan el transporte de pasajeros por la Carretera Central y otras carreteras provinciales y que la ponen en comunicación con las capitales y pueblos del interior de la Isla. Igualmente son necesarias las Estaciones de carga para los grandes camiones que hacen el transporte de mercancías desde el Interior de la Isla hasta la Capital. La ubicación de estas estaciones de ómnibus tanto de pasajeros como de carga deberá efectuarse correctamente situándose en las cercanías de las avenidas y calles anchas, pues estos grandes vehículos no deben entorpecer el tráfico cotidiano y debe terminarse con el abuso de utilizar las plazas y calles de la ciudad como estaciones de ómnibus y las propias aceras como andenes de carga.

Otro de los errores o viejas costumbres que han quedado de la ciudad colonial, ha sido el de utilizar las calles estrechas de los barrios comerciales y de los barrios de almacenes para la carga y descarga de la mercancía, ya que los edificios antiguos en su totalidad no construídos para el comercio y la industria a que después se destinaron, carecían de espacio y de verdaderos patios de carga y descarga en su interior. Esta manera de estacionarse los vehículos en las calles coloniales, mientras se transporta por pequeñas rampas de madera los pesados sacos de los almacenes, que por un sistema anticuado aún se llevan al hombro, es una antigua y típica costumbre de la Habana. Y esta costumbre, al igual que la otra del "parqueo" gratuito a todo lo largo de las estrechas calles de la Ciudad, como si la calle fuese un garage, reduce a la mitad la mezquina anchura de las mismas y crea toda clase de trastornos, congestiones, accidentes y pérdida de tiempo y de dinero.

Por las dificultades que la pequeña anchura de la calle ofrecía al cruce de dos vehículos cuando se estacionaba uno de ellos se ha reducido el ancho del arroyo de la calle de Obispo quedando ésta para el paso continuo o en "fila india" de un solo vehículo, aumentándose las aceras y ganando con esto el numeroso tránsito de peatones que tiene dicha calle. En el futuro estas calles estrechas inadecuadas para el cruce rápido de ómnibus grandes, camiones y otros vehículos que el movimiento interno de una ciudad exijen, serán dedicadas con seguridad en lo exclusivo al tránsito de peatones.

Los numerosos accidentes que se han producido en la calle de Obrapía y otras calles estrechas de la Habana Vieja, donde la pequeñez de la acera o de su limitado ancho no salvaguarda la vía del peatón, el cual estando sobre ella es aplastado contra los muros cuando dos vehículos cuyas carrocerías sobresalen sobre sus ruedas, se cruzan, requiere que se adopten para terminar con este estado de cosas, todas aquellas medidas de precaución y prevención de accidentes que sean necesarios.

Art. .—Se concede un plazo de 5 años para la construcción de modernas Estaciones de Omnibus de las líneas que hacen el servicio dentro de la ciudad y con los municipios colindantes. Se recomienda la adopción de esta misma medida en los municipios colindantes de la Habana donde se encuentran las precarias estaciones de partida de los ómnibus que hacen el servicio de pasajeros con esta Ciudad.

Art. —.Se concede plazo de 5 años para la construcción de modernas Estaciones de Omnibus para el servicio de las líneas interprovinciales que comunican la Habana con las capitales y pueblos del interior de la Isla.

Art. .—Se concede un plazo de 5 años para la construcción de modernas estaciones de transporte de carga por camiones para las líneas interprovinciales que comunican la Habana con las capitales y pueblos del interior de la Isla. Las ubicaciones de las estaciones de pasaje y carga deberán ser aprobadas por la Comisión de Urbanismo.

Art. .—A la terminación del plazo de 5 años que concede en los artículos Nos........ ...., se prohibe terminantemente el uso y ocupación de las calles y aceras como estaciones de ómnibus y como patios de carga. Este plazo será improrrogable.

Art. .—Se prohibe la circulación de grandes ómnibus y grandes camiones por las calles estrechas de la Ciudad y por aquellas otras calles en donde la acera sea inferior de 1.50 mts., de anchura. Se limitará en ancho y en largo la medida de los vehículos cuya circulación será permitida en las calles estrechas de la Ciudad.

Art. .—Se hará obligatoria la construcción de amplias aceras no menores de 2.00 mts., en las calles estrechas de la ciudad por donde no crucen líneas de tranvías y en las cuales no haya espacio suficiente para el cruce de dos vehículos. Estas calles estrechas quedarán para el tráfico lento en un solo sentido de un vehículo, o sea de uno en fondo.

Art. .—Se recomienda la ampliación a dos metros de acera en sus frentes que deberán dejar libre de sus terrenos todos los nuevos edificios que se construyan en las calles estrechas de la Habana, en vez de 1.00 mt. como rige en la actualidad.

Art. .—En todo nuevo edificio destinado a almacén o a algún comercio o industria situado dentro de la ciudad y que requiere entrada y salida de mercancías será obligatorio el acondicionamiento de un patio de carga y descarga interior.

Art. .—Se concede un plazo de 5 años para el acondicionamiento de patios interiores de carga y descarga en los viejos edificios ocupados por los almacenes y comercios situados dentro de la ciudad.

Art. .—Se recomienda la creación y habilitación de nuevas plazas y otros espacios libres para el parqueo, en los frentes o cercanías de los edificios públicos, del Gobierno, Ministerios, edificios municipales y provinciales, etc., así como también se recomienda la necesidad del establecimiento de campos de parqueo en terrenos particulares o la construcción de plazas subterráneas con todas las necesidades que el tráfico por automóviles y el parqueo requiere en una gran capital.

Art. .—Los problemas que el transbordo de mercancías ocasione, las entradas y salidas de los productos de exportación e importación, los transportes de cargas ligeras, así como el traslado de los numerosos contingentes de empleados y trabajadores de los Ministerios, oficinas del Gobierno, de la Provincia y dependencias del Municipio, oficinas particulares, casas de comercio, talleres, etc., deberán ser objeto de un continuado estudio con vista al proceso de mejoramiento de los sistemas de transportes en común actuales, y de la previsión de otros más modernos que se establezcan en el futuro cuando la ciudad sobrepase en su población de un millón de habitantes. Se consideran los estudios y proyectos para el establecimiento de líneas de ferrocarril subterráneas o Metropolitano, líneas de ómnibus sobre vías de sentido único y de mayor velocidad, etc., poniendo en íntimo consorcio o en perfecto acuerdo los anchos de las vías, con el número de las líneas y ramales y número de pasajeros, así como las toneladas de carga que por ellas circulen.

Art. .—Se recomienda para el mejoramiento del servicio viario de la Ciudad de la Habana las obras de soterramiento y conversión en líneas de ferrocarril Metropolitano de las actuales líneas del Oeste, así como la construcción sobre el espacio que ellas ocupan de una triple avenida reservada:

Primero: A los transportes rápidos, líneas de ómnibus de pasajeros, etc.

Segundo: Al tráfico de automóvil ligero, automóviles particulares pequeños, automóviles de transporte de mercancías de poco peso (picicorres, camionetas, etc.); y

Tercero: Al tráfico de cargas pesadas o de velocidad lenta.

IN MEMORIAN. - ALFREDO NARANJO LEMUS

OTRO compañero de los habituales a nuestras juntas y asambleas, otro de los colegiados que demostró muchas veces su amor por nuestra institución, falleció de repentina dolencia en horas de la tarde del día 31 de Marzo, después de recibir los santos sacramentos.

José Alfredo Naranjo lleno de vida, pues sólo contaba 48 años, estuvo actuando casi hasta la víspera de su muerte, alegre y contento lo vimos en Pinar del Río, pero confió demasiado en su fortaleza física; no hizo caso de los consejos que algunos fieles amigos le dieron, de tomarse unas vacaciones, para que se repusiera de las fatigas que el exceso de trabajo y el rigor de nuestro clima le ocasionaron, y esto le precipitó su trágico desenlace, que hoy somos a lamentar.

Se graduó en la Universidad de la Habana de Arquitecto el 5 de Julio de 1923 y de Ingeniero Civil el 5 de Marzo de 1929; desde temprano se dedicó a la construcción de edificios comerciales y residenciales, teniendo en su haber numerosas obras en la ciudad y repartos. En la actualidad además de sus trabajos particulares, era un eficaz colaborador del Ministerio de Obras Públicas. También era condueño del Jardín "El Almendares" y pertenecía a diversas instituciones a las cuales les prestó su concurso.

Con un carácter afable, que no parecía alterarse nunca, gentil con todos, con una serenidad que parecía sajona, unido a su campechanía criolla, esos rasgos de su personalidad que igualmente quedaron en sus obras, le granjearon amigos por doquier y por ellos perteneció varias veces a la Directiva del Colegio de la Habana.

Contrajo matrimonio en el 1926 con la Señora Leonor Fernández Suárez, hoy su viuda y su hogar era su único refugio de tranquilidad y descanso.

Con su deceso se encuentran de duelo su amantísima viuda, sus hermanos y sobrinos Armando, Amelia Herminia, Alberto, Estrella y Oscar Naranjo y Lemus, Alicia Marín, Juan Larcada, Dolores Velazco, Dolores Travieso, Lucrecia, Serafina, Celestino Alberto, Esther, Angel Armando y Eduardo Fernández Suárez, que atribulados lo lloran.

A todos ellos, muy conocidos y queridos en el Colegio y a sus amigos que son muchos, llegue nuestro más sentido pésame por la muerte del excelente compañero.

LA CAJA DE JUBILACIONES Y PENSIONES . . .

(Continuación de la pág. 105)

Actualmente se están abonando $5,322.96 anuales por concepto de pensiones a las viudas y familiares de los Arquitectos que hemos perdido.

Pero como el capital aumenta todos los años con los nuevos aportes de los Arquitectos, la Directiva se afana continuamente por hacer nuevas inversiones.

MOVIMIENTO DE FONDOS DE LA CAJA DE JUBILACIONES Y PENSIONES DURANTE EL MES DE MARZO, Y BALANCE DE SITUACION EN 31 DE MARZO DE 1949

Saldo en 28 de Feb. de 1949, de la Cta. Corriente Plata en el Royal Bank of Canada Suc. Padre Varela No. 360		$176,781.85
INGRESOS:		
Por Intereses Hipoteca Préstamo al Col. Prov. correspondientes al mes de Febrero	$ 133.33	
Por Intereses del mes de Marzo	116.67	
Por Cuotas Obligatorias de Febrero	14,248.52	
Por Amortización parcial de la Hipoteca	5,000.00	
Por Cuotas Voluntarias 1er. Semestre	21.00	
Por Cuotas Obligatorias de Marzo	12,136.43	36,655.95
		$213,437.80
EGRESOS:		
Auxilio por fallecimiento	$ 300.00	
Pensiones pagadas en el mes	468.98	
Traspaso a la Cuenta de Ahorro a petición del Banco para poder reducir a $3.00 mensuales el importe de los servicios del Banco	100,000.00	
Invertido durante el mes en el Edificio	25,904.40	
Importan los Gastos del mes	113.75	
Importe de los Servicios del Banco del mes	3.00	126,790.13
Saldo en Cuenta Corriente en 31 de Marzo 1949		$ 86,647.67
Saldo en Cta. de Ahorro en 31 de Marzo de 1949		103,003.75
Valor del Mobiliario		548.00
Valor de Costo de los Valores comprados a 92.375%		44,300.00
Valor del terreno que ocupa el edificio		41,692.96
Costo actual del Edificio en construcción		227,797.39
Valor actual de la Hipoteca sobre el Col. Prov. Arq.		30,000.00
VALOR TOTAL DEL PATRIMONIO SOCIAL EN MARZO 31 DE 1949		$533,989.77

Arq. Joaquín Bosch y Avilés
Contador

NOTAS DE INTERES PROFESIONAL

SESION EXTRAORDINARIA DE LA ASAMBLEA NACIONAL

CONVOCATORIA

En cumplimiento del Artículo once de los Estatutos de este Colegio y de acuerdo con las facultades que atribuye al Comité Ejecutivo Nacional el artículo treinta y nueve de dichos Estatutos, así como para cumplimentar lo dispuesto por la Asamblea Nacional en el acuerdo número 23 tomado en su XV Sesión Ordinaria recientemente celebrada en Pinar del Río, *se convoca a los Colegios Provinciales de Arquitectos,* para que envíen sus Delegados a la Sesión Extraordinaria que habrá de celebrarse en esta ciudad de La Habana, en el local social del Colegio de Arquitectos, el próximo día veintidós del entrante mes de abril, a las cinco de la tarde, para tratar los asuntos comprendidos en la Orden del Día que adjunto se acompaña. (Acuerdos Nos. 23, 30, 33, 34 y 36 de la XV Sesión Ordinaria de la Asamblea Nacional, y copia de las mociones a que se refieren los mismos.)

Los Colegios Provinciales citarán a sus Delegados para el lugar y fecha indicados y les proveerá del Certificado a que se refiere el artículo ciento uno de los Estatutos, con la finalidad señalada en los mismos.

Rogándole el acuse de recibo, por la presente, quedo de usted muy atento, amigo y compañero,

Vto. Bno.:
Arq. Armando Pujol Moya
Arq. Fco. Gutiérrez Prada

RELACION de los acuerdos adoptados por el Comité Ejecutivo Nacional en la sesión ordinaria del mes de marzo de mil novecientos cuarenta y nueve:

71. Aprobar el acta número trescientos diecisiete (317) correspondiente a la sesión ordinaria del mes de febrero próximo pasado.

72. Aprobar el informe de Tesorería correspondiente al mes de febrero próximo pasado.

73. Conceder al Arq. Pedro Martínez Inclán la Medalla de Distinción, en igualdad de caso como al compañero Luis Dediot Rondón, comisionándose al efecto al compañero Arq. Silvio Acosta Pérez Castañeda, para que obtenga del Colegio Provincial de Arquitectos de La Habana, los antecedentes necesarios para ese objeto.

74. Conceder al compañero Arq. Carlos Gómez Millet la Medalla de Distinción de conformidad con lo acordado en la XV Asamblea Nacional.

75. Dar un voto de confianza al Presidente del Comité Ejecutivo Nacional, para que designe la Comisión que señala el acuerdo número treinta y uno de la XV Asamblea Nacional.

76. Que mientras no hayan motivos que ameriten lo contrario, se faculte al Presidente de este Comité Ejecutivo para informar favorablemente todas las solicitudes de permisos para la exportación de tuberías de hierro fundido y otros materiales, como mosaicos, etc.

77. Aclarar el acuerdo número dieciséis de este Comité Ejecutivo tomado en la sesión ordinaria del mes de enero ppdo., especificando que el Dr. Azcuy, al hacerse cargo del Departamento Legal, puede continuar además atendiendo los asuntos que le estaban encomendados por los Colegios Provinciales de Pinar del Río, Matanzas, Las Villas y Camagüey.

78. Designar a los compañeros Arquitectos Silvio Acosta y Pérez Castañeda y Ricardo E. Franklin Acosta, el primero como Propietario y el segundo como Suplente, para que ostenten la representación de este Colegio Nacional de Arquitectos en el Jurado del Concurso de anteproyectos de la Gran Logia de Cuba.

79. Agradecer al señor Antonio Friguls su ofrecimiento de una radiación especial por la "Voz del Aire" el próximo domingo día trece del actual con motivo del "Día del Arquitecto", por estimarlo de gran valor, y darle las gracias aceptando su proposición.

80. Encomendar al compañero Arq. Silvio Acosta Pérez Castañeda la parte del programa que estaba a cargo del compañero Martínez Inclán, que no podrá asistir a los actos del "Día del Arquitecto" por tener un familiar enfermo.

81. Prorrogar por todo el mes de abril el plazo para la admisión de los votos para Referéndum sobre Modificación de los Estatutos del Colegio, acordada por la Asamblea Nacional en su sesión extraordinaria de fecha 18 y 19 de octubre de 1947.

82. Que la Sesión Extraordinaria de la Asamblea Nacional, de conformidad con lo acordado por la misma Asamblea en su sesión ordinaria recientemente celebrada en Pinar del Río (acuerdo número 23, diciembre 1948), se verifique el día veintidós del mes de abril próximo.

83. Conceder un Primer Premio de doscientos cincuenta pesos y Medalla de Oro, un Segundo Premio de ciento cincuenta pesos, un Tercer Premio de cien pesos y diez accesits, a los Arquitectos que presenten los mejores proyectos de viviendas económicas, no a base de arquitectura, sino de lo que se dispone en la Constitución de la República.

84. Designar al compañero Arq. Jorge L. Marbán Freyre, para que asesorado por el Dr. Miguel María Azcuy, redacte las Bases del Concurso que habrá de celebrarse para el otorgamiento de los premios señalados en el anterior acuerdo.

85. Aprobar las designaciones de los compañeros Arquitectos Silvio Acosta Pérez Castañeda y Emilio Vasconcelos Frayde, para representar al Colegio Nacional de Arquitectos en la UNESCO, ya que dichas designaciones se hicieron por el Presidente de este Comité Ejecutivo de acuerdo con lo que dispone el Reglamento para los casos de urgencia.

86. Informar al señor Ministro de Comercio que este Comité Ejecutivo considera que es conveniente regular el precio del flete o conducción de ladrillos para cada fábrica, pues éste se eleva considerablemente, aumentando a su vez el costo del producto al que hay que sumar la conducción.

87. Informar al señor Ministro de Comercio que hay una gran cantidad de obras clandestinas, que son las que usan el cemento y otros materiales procedentes de la bolsa negra.

88. Exponer al Ministerio de Comercio que este Comité Ejecutivo ha llegado a la conclusión de que si además de la eficacia que debe tener la Resolución número 108 de la O.R.P.A. (ampliada o modificada si fuere necesario para comprender específicamente las construcciones y repartos clandestinos) podría el Colegio Nacional de Arquitectos ofrecer al Ministerio de Comercio una cooperación efectiva, si pudiera tener periódicamente en su poder las remisiones que acreditan las ventas de ladrillos, con la finalidad de que el Colegio con vista de esas remisiones pueda efectuar un chequeo con los proyectos presentados en el mismo, y por tanto conocer con una gran aproximación el número de obras clandestinas que se realizan y poner a la disposición de dicho Ministerio un medio de controlar el tráfico de la bolsa negra.

RELACION de los acuerdos adoptados por la Asamblea Provincial del Colegio Provincial de Oriente en septiembre de mil novecientos cuarenta y ocho:

119. Se acuerda suspenderla para tratar todos los asuntos de la Orden del Día, en la próxima Asamblea Provincial.

RELACION de los acuerdos adoptados por la Asamblea Provincial de octubre de mil novecientos cuarenta y ocho

120. Se aprueba la lectura del acta anterior.

121. Se aprueba la lectura del señor Tesorero, arrojando un saldo a favor del Colegio de $7,560.45.

122. Se aprueba por unanimidad, la lectura de la correspondencia recibidas y despachadas durante el presente mes.

RELACION de los acuerdos adoptados por la Asamblea Provincial de noviembre de mil novecientos cuarenta y ocho:

123. Se aprueba la lectura del acta anterior.

124. Se aprueba la lectura del señor Tesorero, arrojando un saldo a favor del Colegio de $8,587.73.

125. Se acuerda por unanimidad felicitar al compañero Francisco Ravelo Repilado, por su brillante trabajo realizado en el Reglamento para los Contratistas de Obras que trabajen en el Municipio de Santiago de Cuba.

126. Se acuerda por unanimidad, obsequiar a nuestro Jefe de Oficinas Sr. José C. Estevanell Abreu, con la suma de Cien Pesos, como un regalo de bodas, al contraer matrimonio con la Srta. Esther Prada Fonseca, en esta ciudad el día 13 de noviembre de 1948.

127. Se acuerda señalar el día 26 de noviembre para celebrar las Elecciones, que designarán el nuevo Comité Ejecutivo Provincial para regir los destinos de este Colegio durante el año 1949, desde las tres a las seis de la tarde.

Asamblea Provincial de febrero de mil novecientos cuarenta y nueve:

128. Se aprueba la lectura del acta anterior.

129. Se aprueba la lectura del señor Tesorero, arrojando un saldo a favor del Colegio de $9,533.89.

130. Se aprueba por unanimidad, la correspondencia recibida y despachada durante el mes.

131. Se acuerda a propuesta del señor Tesorero, felicitar al compañero Ildefonso Moncada Madariaga por haber ingresado en los fondos de este Colegio la totalidad del importe de las legalizaciones cobradas a los propietarios de Victoria de las Tunas, a pesar de haber sido autorizado por la Asamblea, que con vista de los gastos en que incurrió, solamente ingresara la parte correspondiente al abogado.

132. Se acuerda designar al compañero Javier Ravelo Meneses, miembro de la Junta de Amillaramiento del Municipio de Santiago de Cuba.

133. Se acuerda por unanimidad, dar un voto de confianza al compañero Francisco Ravelo Repilado, para que organice e imprima un Boletín periódico para información del Comité Provincial de Oriente.

134. Se acuerda circular entre todos los Colegiados para su estudio un pliego de varias mociones que son de gran importancia.

Asamblea Provincial de marzo de mil novecientos cuarenta y nueve:

135. Se acuerda en el almuerzo celebrado en el Hotel Imperial, ponerse de pie y guardar unos instantes de silencio en recordación al cumplirse hoy un centenario del nacimiento del insigne José Varona y también por el fallecimiento del Sr. Miguel Mendoza Mena, padre del Arq. Carlos Mendoza Zeledón, Subdelegado de este Colegio a la Asamblea Nacional.

Asamblea Provincial de marzo de mil novecientos cuarenta y nueve:

136. Se aprueba por unanimidad la lectura del acta anterior.

137. Se aprueba la lectura del Sr. Tesorero, arrojando un saldo a favor del Colegio de $11,807.10, representando un supéravit sobre el saldo del mes anterior de Dos Mil Doscientos Setenta y Tres Pesos con Veintiún Centavos, progreso económico éste que es acogido con grandes muestras de satisfacción por parte de todos los asistentes.

138. Se aprueba por unanimidad la lectura de la correspondencia recibida y despachada durante el presente mes.

139. Se acuerda, referente a una comunicación del Consejo de Administración del Círculo Profesional Universitario, sometiendo a la consideración de este Colegio el replanteo de las cuotas de contribución de los Colegios y con vista de que dicho replanteo no altera nuestra contribución mensual por encontrarnos muy por encima del "Per cápita" necesario, comunicarle al ya mencionado Consejo de Administración, nuestra conformidad.

RELACION de acuerdos tomados por el Colegio Provincial de Arquitectos de Las Villas, en su Asamblea Mensual Ordinaria y Reunión del Comité Ejecutivo Provincial, celebrada el día tres de marzo de mil novecientos cuarenta y nueve:

10. Aprobar el acta de la sesión anterior celebrada el día tres de febrero de mil novecientos cuarenta y nueve.

11. Oído el informe del Arq. Silvio Payrol Arencibia, Presidente de este Colegio, de lo tratado en la Reunión de Presidentes celebrada en la ciudad de Matanzas, el pasado día 25 de febrero, en cumplimiento de los Acuerdos Nos. 22 y 23 de la XV Asamblea Nacional; la Asamblea acuerda felicitar calurosamente al Presidente del Colegio Nacional Arquitecto Armando Pujol Moya por su actuación y gestiones realizadas en pro de nuestra clase profesional.

12. Celebrar el "Día del Arquitecto" en el "Salto del Hanabanilla" el próximo día trece (13) de los corrientes (domingo) con un almuerzo campestre, en ese pintoresco lugar, sufragándose los gastos de tal evento en la forma establecida e invitándose a los periodistas: Decano del Colegio Provincial de Periodistas de Las Villas, Presidente de la Asociación de la Prensa de Santa Clara, y Directores de los Periódicos locales "Heraldo de Las Villas", "Publicidad" y "El Pueblo".

13. Se acuerda, por cumplir los requisitos señalados en el Artículo VII del Capítulo II del Reglamento de este Colegio Provincial de Arquitectos de Las Villas, la inmediata inscripción del Arquitecto Armando Carbonell Saínz, con el número Veintisiete (27).

14. Designar al compañero Arquitecto Saúl A. Balbona Dulzaides, como adjunto a la Junta de Amillaramiento del Municipio de esta ciudad.

15. Aceptar y pagar la cuenta de gastos formulada por el Presidente de este Colegio en su misión en la Junta de Presidentes de los Colegios Provinciales de Arquitectos, cumpliendo citación del Presidente del Colegio Nacional de Arquitectos, celebrada en la ciudad de Matanzas el día 25 de febrero próximo pasado.

16. Felicitar al compañero Arq. Silvio Payrol Arencibia, Presidente de este Colegio, proyectista del Monumento del Rincón Martiano, construído en el Parque de Los Mártires de esta ciudad, por el Comité de Los Mil y hacer extensiva dicha felicitación al compañero Juan R. Tandrón Machado que propuso a este Colegio y así se acordó en la sesión del 7 de enero del año 1941, recomendar que se tomara dicho lugar por ser el más apropiado para el Rincón Martiano, así como también al Ejecutivo del Comité de los Mil y al escultor Sr. Alfredo Gómez, por haber llevado a cabo la realización de la mencionada obra.

PISOS DE TERRAZZO

LUIS MION, S. A.

EUGENIO FORNASIER
TESORERO ADMINISTRADOR

TELEFONO M-1663

PEDROSO No. 5
LA HABANA

LA VENECIANA

FABRICA DE MOSAICOS
DE
EUGENIO FORNASIER

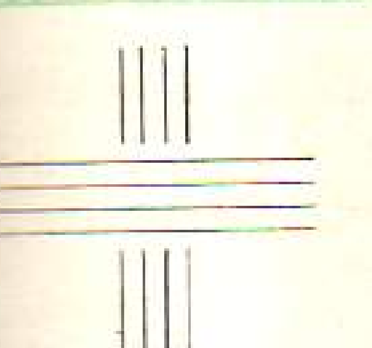
TELEFONO X-1941

REYES No. 163 - HABANA

REY Y COMPAÑIA, S. EN C.

MATERIALES DE CONSTRUCCION Y EFECTOS SANITARIOS

LAMPARILLA 260, entre Habana y Compostela - TEL. A-9343 - HABANA, CUBA



Taller de Carpintería en General

DE ANDRES C. LAGOA

Ensenada No, 152 - Teléfono X-2706 - La Habana, Cuba

CANTERAS DE NOVO, S. A.

PIEDRA PICADA, RAJON, POLVO DE PIEDRA

SERVICIO RAPIDO

Oficina: OBRAPIA NUMERO 509
Teléfono M-2215

Cantera: CENTRAL TOLEDO, Marianao
Teléfono F0-7639

GONZALEZ Y HERMANOS

SUCESORES DE MANUEL LOPEZ

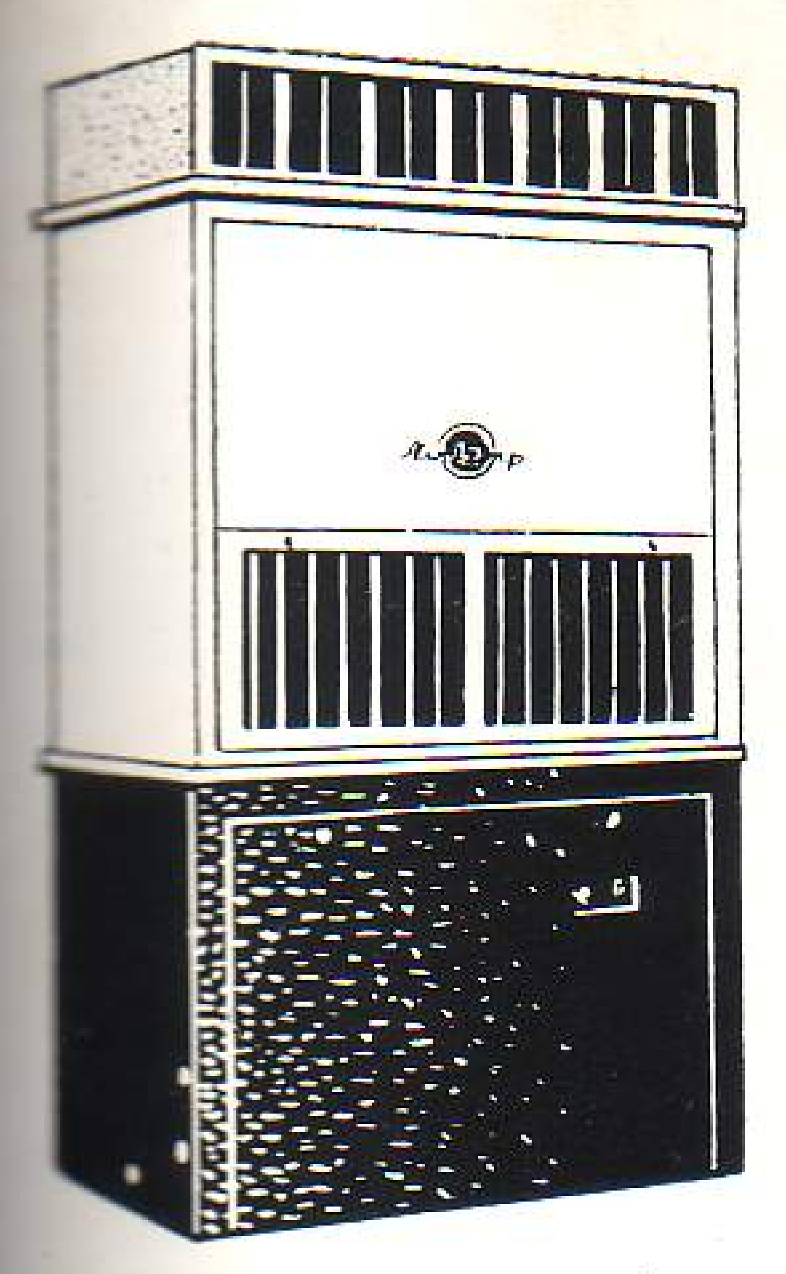
MADERAS - TEJAS

TELEFONOS: OFICINAS: X-1785
TALLERES: X-1278

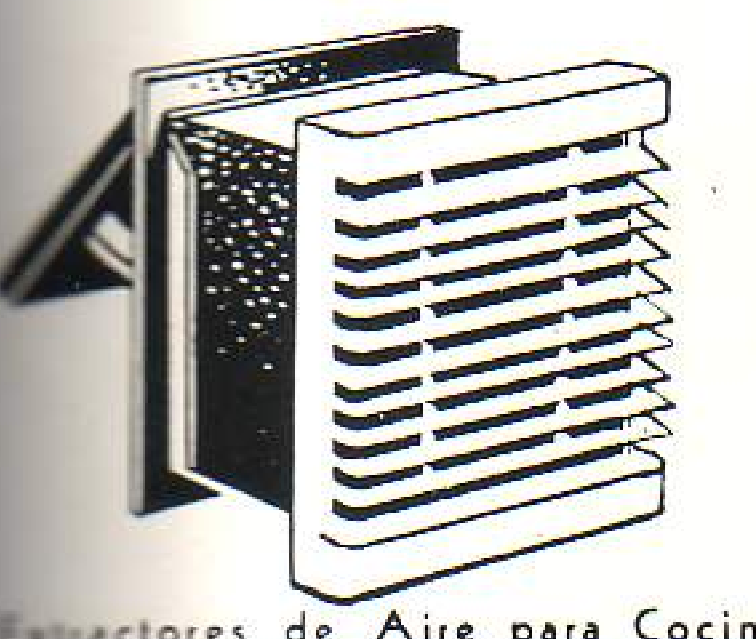
AGRAMONTE Y LUGAREÑO
LUYANO - HABANA



CON LOS SRES. ARQUITECTOS!



a) Equipos Completos de Aire Acondicionado "CHRYSLER AIRTEMP", en Unidades Compactas. También en Unidades Individuales.



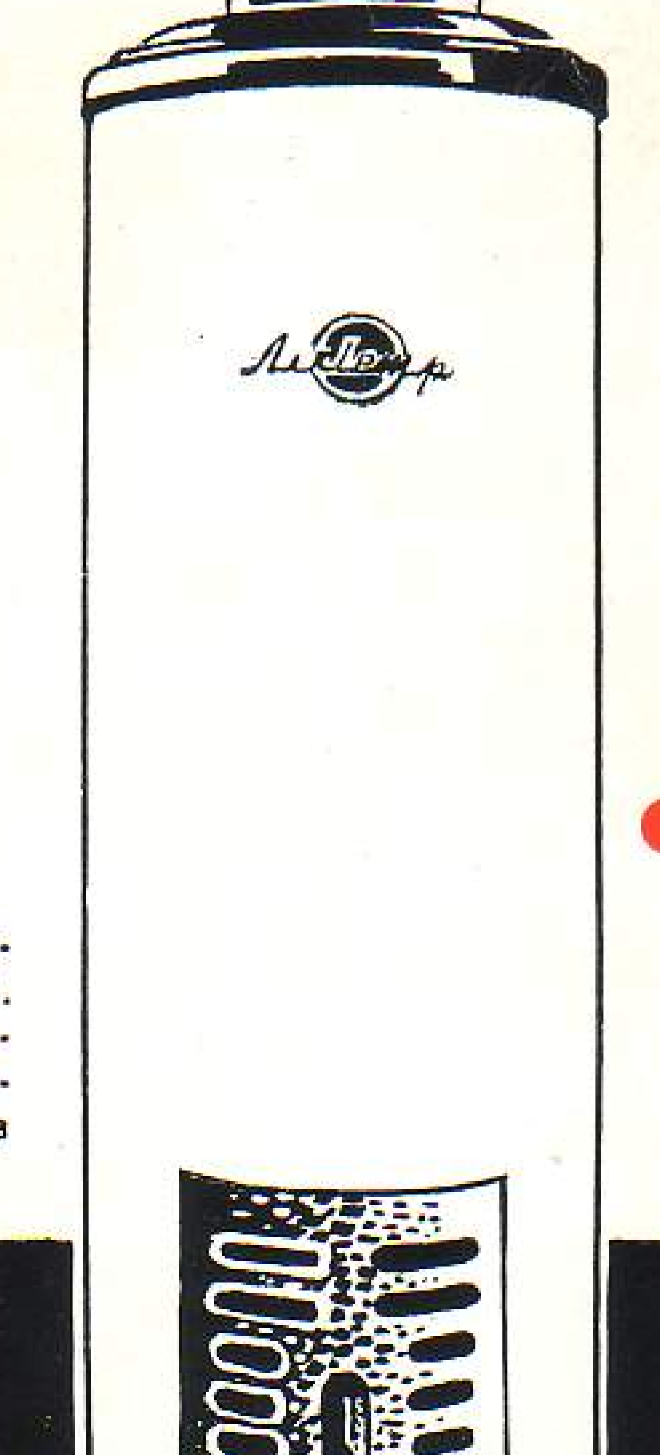
b) Extractores de Aire para Cocinas "AEROPEL". Refrescan la temperatura y eliminan la grasa, el humo y los olores.

A fin de facilitar la labor de los Sres. Arquitectos, en la instalación de Equipos necesarios como los ilustrados - de reconocido prestigio y garantía - ponemos a su disposición el eficiente SERVICIO de esta Compañía, contando además, con la importante ventaja de nuestra COOPERACION al entregar cada equipo EN LA FECHA PROMETIDA!

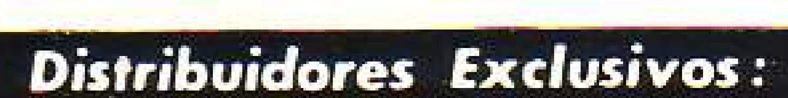
El Personal atento y experimentado de nuestro Departamento de Ingeniería, tendrá sumo gusto en atender - con la debida rapidez - cualquier consulta que, a este respecto, formulen los Sres. Arquitectos.



c) Sistemas de agua a presión "JACUZZI". Proporcionan mayor fuerza de agua con máxima duración y mínimo consumo.



d) Calentadores Automáticos de petróleo "CHRYSLER AIRTEMP". Modernos, Duraderos y Económicos. Proporcionan agua caliente - de temperatura uniforme - a todas horas.



Distribuidores Exclusivos:

LA ANTILLANA

CIA. COMERCIAL Y DE CREDITO, S. A.

23 y O, Vedado - Teléfono: F-7751 - La Habana.

IMPRESORES UCAR GARCIA, S. A.